FROST

GRAND FLEET

HOCHSEE FLOTTE



Grand Fleet und Hochseeflotte

Holloway H. Frost

Grand Fleet und Hochseeflotte im Weltkrieg

Vorwort von Generaladmiral Dr. h. c. Raeder

Mit 70 Plänen und Skizzen
sowie 12 Bildern

1938

Vorhut-Verlag Otto Schlegel
Berlin SW 68

+

Titel des amerikanischen Originals:
The Battle of Jutland · Alle deutschen Rechte vorbehalten · Einzig berechtigte Übertragung von Konteradmiral a. D. Seebohm · Bilder: Scherl, Museum für Meereskunde
Schutz-Umschlag: Werner Bürger
Einband: Biermann, Berlin
Druck: Carl Krüger, Mylau i. Vogtl.

+

Inhalt

Einleitende Worte des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine

Ich kann dem Urteil des Konteradmiral Sellers, früher Oberbefehlshaber der Flotte der Vereinigten Staaten von Amerika, darin nur beipflichten, daß das Werk des Korvettenkapitäns der Marine der Vereinigten Staaten, Frost, die Arbeit eines Historikers von Format ist. Für uns Deutsche ist das unparteiische, auf eingehendes Quellenstudium aufgebaute Urteil eines Ausländers und Fachmanns über den Seekrieg 1914—1918 besonders interessant. Wenn auch seine Schlußfolgerungen, vom Standpunkt des Kriegsteilnehmers aus gesehen, zuweilen allzu akademisch aufgefaßt sind, ist das Frost'sche Werk zum Verständnis des Seekrieges und seiner Berührungen mit Politik und Landkrieg sowie durch viele Anregungen auf dem Gebiet der Seekriegsführung äußerst wertvoll. Ich begrüße daher, daß es in das Deutsche übertragen ist, und empfehle es jedem Offizier der Marine zum Studium.

Raeder

Generaladmiral, Dr. h. c.
Oberbefehlshaber der Kriegsmarine.

Gutachten des Oberbefehlshabers der Flotte der Vereinigten Staaten

Niemand war berufener und geeigneter, das vorliegende Werk inhaltlich so zu schreiben, wie der verstorbene Korvettenkapitän Frost, denn er hatte sich schon vom Beginn seiner Marinelaufbahn an als hochbegabter und gewissenhafter Erforscher der Kriegs- und Seekriegsgeschichte bewährt. Es war daher nur selbstverständlich, daß die Berichte und Schilderungen des größten Seekriegs der modernen Zeit seine regste Beachtung fanden und ihn völlig beherrschten. Das Buch ist das Ergebnis von annähernd 18 jährigen Studien und Forschungen. Es kennzeichnet ihn als Historiker vom größten Format. Ich kannte Korvettenkapitän Frost persönlich zu genau, um nicht davon durchdrungen zu sein, daß alle seine Schilderungen, Pläne, Urteile und die gezogenen Schlußfolgerungen nicht allein auf den zuverlässigsten Quellen beruhen, sondern auch von ihm einer kritischen Überprüfung unterzogen wurden, wie sie nur einem so hervorragenden Fachmann möglich war.

David Foote Sellers
Konter-Admiral in der Marine der Vereinigten Staaten

Vorwort des Übersetzers

Beim Lesen des Frost'schen Werkes drängte sich mir die Erkenntnis auf, daß sein Buch das beste gibt von allem, was bislang über den Seekrieg 1914—1918 geschrieben ist. Es durfte daher der deutschen Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden.

Korvettenkapitän Frost war einer der fähigsten Offiziere der Marine der Vereinigten Staaten und schon als ausgezeichneter Fachschriftsteller bekannt, als er im Jahre 1918 sein Buch zu schreiben begann, das 1936 im Verlage des Marine-Institutes erschien. Frost ist leider im Jahre 1935 verstorben, so daß sein Freund, der bekannte Fachschriftsteller Falk, das letzte Kapitel nach Frost's Notizen fertigstellen mußte.

Das Werk Frost's hat den großen Vorzug, daß in ihm während der 18jährigen Bearbeitung sämtliche offiziellen Berichte der kriegführenden Marinen verarbeitet werden konnten, ganz abgesehen davon, daß Frost mit vielen Kriegsteilnehmern in führender Stellung über die Ereignisse des Krieges im Gedanken-Austausch stand. Das behandelte Material ist daher fast lückenlos und vermittelt dem Fachmann alle Erfahrungen des Seekrieges. Gleichzeitig ist das Buch so volkstümlich geschrieben, daß der Laie besonders bei Benutzung der sehr zahlreichen, ins Einzelne gehenden Pläne und Skizzen mühelos in die Eigenart des Seekrieges eingeführt wird.

Seebohm

Konteradmiral a. D.

Die in den Plänen und Skizzen sich wiederholenden Benennungen und Abkürzungen

Airship = Luftschiff.

Airship Bases = Luftschiffhäfen.

Assigned Position at ..... = Stellung, die erreicht werden soll um ....

Actual Tracks = wirkliche Kurse.

Auxiliary Patrols = Vorposten-Hilfsschiffe.

Barrage = Sperre.

B. F. = Battle Fleet = Schlachtflotte.

B. C. F. = Battle Cruiser Fleet = Schlachtkreuzerflotte.

B. C. S. = Battle Cruiser Squadron = Schlachtkreuzergeschwader.

B. S. = Battle Squadron = Schlachtgeschwader.

C. S. = Cruiser Squadron = Kreuzergeschwader.

Course = Kurs.

Destroyer = Zerstörer.

Div. = Division.

Det. = Detachment = Abteilung, Verband.

Enlarged Sketch = vergrößerte Skizze.

Estimated Tracks = geschätzte Kurse.

Fleet Axis = Flotten-Axe.

Flot. = Flottilla = Flottille (Half Flottilla = Halbflottille).

H. S. F. = High Seas Fleet = Hochseeflotte.

Horn Reefs = Horns Riff.

Leader = Befehlshaber, Führer (Destroyer Leader = Zerstörer-Führerschiff).

Light Breeze = Leichte Brise.

L. C. S. = Light Cruiser Squadron = Leichtes Kreuzergeschwader.

L. V. = Light Vessel = Feuerschiff.

Line of Bearing = Peilungslinie.

Main Body = Gros.

Midnight = Mitternacht.

Mine Fields = Minenfelder.

Noon = Mittag.

Patrol Forces = Vorposten-Streitkräfte.

Position = Standort, Stellung.
(Assigned 2 p. m. Position = Stellung, die um 2 Uhr erreicht sein sollte)

Seaplane = Seeflugzeug.

Seaplane Bases = Seeflugzeug-Stationen.

Seaplane Carrier = Flugzeugträger.

Scale of Yards = Maßstab in Yards (1 Yard = 0,91 m).

Scale of Sea Miles = Maßstab in Seemeilen (1 Seemeile = 1851 m).

Scouting Forces = Aufklärungs-Streitkräfte.

Screen = Schutz, Schirm.

S. G. = Scouting Group = Aufklärungsgruppe.

Shifted fire to ... = wechselte Ziel auf ......

Submarine = Unterseeboot.

Sun = Sonne (Stand der Sonne).

Sunk = gesunken.

True = rechtweisend.
(True North = rechtweisend Nord).

Variation = Mißweisung.

I.

Der Verlauf des Krieges im Jahre 1914

Als die deutsche Heeresleitung ihren Plan für einen kurzen, aber erfolgversprechenden Krieg aufstellte, verließ sie sich auf ihre unvergleichliche Armee. Nach dem von langer Hand vorbereiteten Plan des deutschen Generalstabes sollte der entscheidende Schlag mit gewaltiger Übermacht im Ansturm auf Frankreich geführt werden. An der Ostgrenze rechneten die Deutschen stark mit der vergleichsweise langsamen Mobilisierung der russischen Heere und mit einer stoßkräftigen österreichischen Offensive in dem galizischen Sektor. Bis zur siegreichen Entscheidung in Frankreich sollte eine Ostpreußen deckende Streitmacht den Vormarsch der Russen aufhalten. Die Verwendung der deutschen Flotte war in ähnlicher Weise zur Rückendeckung in der Nordsee und an der Ostseefront gedacht, während der kleinen, aber leistungsfähigen österreichischen Marine dieselbe Aufgabe in der Adria zufiel.

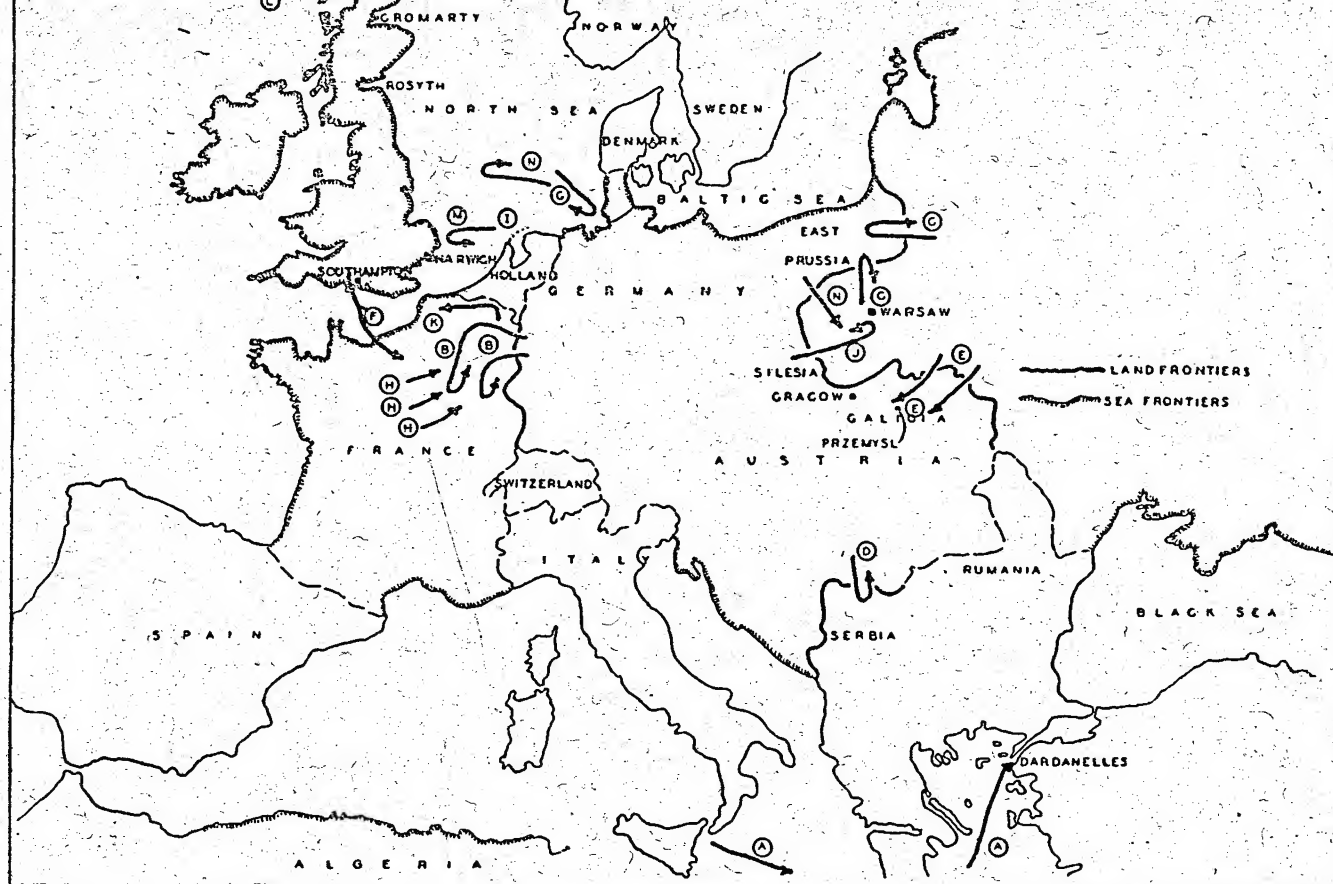
Auf der gegnerischen Seite sollte die überwältigende Übermacht der verbündeten Flotten dazu benutzt werden, die Kontrolle über die Nordsee, das Mittelmeer und die Ozeane auszuüben. Nachdem die Herrschaft über die lebenswichtigen Meere sichergestellt war, sollte es Aufgabe der verbündeten Heere sein, mit drei gleichzeitig angesetzten Offensiven die Mittelmächte niederzuwerfen. Unbekümmert um die Wahrscheinlichkeit einer deutschen Offensive an der Westfront begann die angriffsfreudige französische Armee, die bald durch das kleine, aber auf hoher Ausbildungsstufe stehende britische Expeditionskorps unterstützt wurde, eine starke, aber kopflose Offensive nach Elsaß-Lothringen hinein. Rußland plante mit dem größeren Teil seiner enormen Streitkräfte, den österreichischen Vormarsch von Galizien aus zum Stehen zu bringen und dann die feindlichen Armeen zu überrennen. Über diese größere Aktion hinaus wollte es, getreu einem Frankreich gegebenen Versprechen, mit zwei starken Armeen in Ostpreußen einfallen. Letzteres

Unternehmen wurde in solcher Hast ausgeführt, daß der Nachschub nicht zu folgen vermochte (Plan 1—C).

Durchgeführt mit einer über alles Lob erhabenen loyalen Selbstaufopferung, endete diese Offensive in den letzten Tagen des August mit der völligen Vernichtung einer der russischen Armeen bei Tannenberg. Sie hatte trotz ihres schlimmen Ausgangs gleichwohl ihren vornehmsten Zweck erfüllt, indem sie starke deutsche Einheiten von der Westfront abzog, ehe die Entscheidung dort, d. h. auf dem wichtigsten Teil des Kriegsschauplatzes, gefallen war.

Nach großen und beinahe ausschlaggebenden Erfolgen an der französischen Grenze und in Belgien (Plan 1—B) brachten übergroßes Selbstvertrauen und sorglose Führung die anscheinend unaufhaltsame deutsche Woge an der Marne zum Stehen. Von dort trieb Joffres kühne Gegenoffensive (Plan 1—H) die Deutschen zurück bis zur Aisne-Linie. Aber hier fanden sie sich wieder, verstärkten energisch ihre Stellungen und begannen, ihre Front nach dem Meere hin auszudehnen. Mit dem Mute der Verzweiflung durchgefochtene, aber unentschiedene Schlachten folgten in schneller Folge. Der Stellungskrieg begann.

In der Zwischenzeit hatte eine verwirrende Anzahl von großen Schlachten zwischen Österreichern und Russen in Galizien stattgefunden. Die Durchführung der ursprünglichen österreichischen Pläne wurde ernstlich behindert durch die Operationen an der serbischen Front. Anstatt dort eine kleine Streitmacht zur Verteidigung des Donau-Übergangs zurückzulassen, entzogen die Österreicher eine große Anzahl von Divisionen ihren galizischen Armeen mit der Absicht, einen Einfall großen Stiles nach Serbien zu wagen (Plan 1—D). Er hatte in der zweiten Hälfte des August einige Anfangserfolge zu verzeichnen. Zur gleichen Zeit erlitten die zahlenmäßig unterlegenen österreichischen Armeen in Galizien eine ganze Serie schwerer Niederlagen und zogen sich in breiter Front vor dem energisch durchgeführten russischen Ansturm zurück (Plan 1—E). Um Mitte September war die österreichische Widerstandskraft endgültig gebrochen. Am Ende dieses Monats hatten die Russen fast ganz Galizien überrannt. Im Süden erkämpften sie sich den Weg nach Ungarn durch die Karpathenpässe. Im Westen näherten sie sich der Schlüsselstellung bei Krakau. Eine starke österreichische Armee, eingeschlossen in der Festung Przemysl, war der Kapitulation nahe.



Plan 1: Die Kriegshandlungen in Europa 1914.

Der einzige Hoffnungsstrahl für die Zentralmächte ging von der starken Persönlichkeit des alten Hindenburg aus. Nach der Vernichtung der Samsonoff-Armee bei Tannenberg hatte er sich Anfang September auf Rennenkampfs Armee geworfen, die er in voller Flucht aus Ostpreußen hinauswarf. Es war klar, daß Hindenburg auf irgendeine Weise den Druck auf die Österreicher abmildern mußte, bis es diesen gelungen war, ihre Front wieder aufzubauen. Er dirigierte daher in klugem Vorbedacht die große Masse seiner verstärkten Armee nach Süden, von Ostpreußen nach Schlesien. Dann machte er, in Fühlung mit dem linken österreichischen Flügel, einen kühnen Vorstoß nach Nordosten gegen die Weichsellinie (Plan 1—J). Zunächst gewannen die Deutschen schnell an Boden. Die Österreicher konnten Przemysl entsetzen. Die Offensive kam zum Stehen gegenüber den in starken Stellungen entlang der Weichsel stehenden überlegenen russischen Armeen. Ende Oktober müßten daher Deutsche und Österreicher den Rückzug antreten, der sich schwierig gestaltete, da die Russen dichtauf folgten.

Hindenburg machte den Versuch, die Initiative wiederzugewinnen. Er warf ein Detachement unter Mackensen an der Weichsel entlang in die rechte Flanke und den Rücken der Russen. Mackensen überraschte den Feind vollkommen und hatte große Anfangserfolge (Plan 1—N). Gleichwohl sah er sich bald völlig von überlegenen Streitkräften eingekreist. Die Schlacht entwickelte sich zu schwer zu übersehenden Einzelgefechten, die mit größter Tapferkeit mit verkehrten Fronten durchgekämpft wurden. Der Erfolg war im großen und ganzen auf Seite der Deutschen. Nach längeren Kämpfen kamen die Fronten nicht weit westlich von Warschau zum Stillstand. Während dieser Kämpfe hatten die Deutschen in Ostpreußen wieder Boden preisgeben müssen. In den Karpathen hatten die Österreicher schließlich den Vormarsch der Russen zum Stehen bringen können. Am Ende des Jahres hielten im Norden die Russen einen Teil von Ostpreußen, im Zentrum hielten die Deutschen einen großen Teil Polens, im Süden hatten die Russen praktisch ganz Galizien besetzt, Przemysl wurde zum zweiten Male belagert, dabei ging der Proviant für die starke Besatzung schnell zur Neige. In Serbien mußten sich die Österreicher unter schweren Verlusten wieder hinter die Donau zurückziehen (Plan 1—D).

Als Hindenburg seine Weichsel-Offensive in den ersten Tagen des Oktober begann, griff gleichzeitig General Falkenhayn, der Nachfolger

Moltkes als Generalstabschef, Antwerpen an. Die Stadt leistete, obwohl gut befestigt und von dem Kern der belgischen Armee verteidigt, wenig Widerstand. Nach ihrem Fall verlängerte die bis zur französischen Grenze verfolgte belgische Armee mit Hilfe der Alliierten deren Front bis zum Meere und schützte dadurch glücklicherweise die hochwichtigen französischen Kanalhäfen. Falkenhayn folgte und begann eine Offensive großen Maßstabes mit Hilfe neu mobilisierter Reservekorps mit dem Ziele, die Kanalhäfen zu erobern (Plan 1—K). Das war der erste Versuch, eine ausgebaute Stellung zu durchbrechen, der später so oft wiederholt wurde und dem Krieg an der Westfront sein Gepräge aufdrückte. Unter großen Verlusten wurde in Kämpfen, die sich durch einen ganzen Monat hinzogen, ein kleiner Geländegewinn auf breiter Front erzielt. Als die Ergebnisse zu übersehen waren, lag der Vorteil auf der Seite der Verteidiger. Alle Armeen befanden sich nun in einem Zustand der Erschöpfung. Überall begann die Munition zu fehlen. Mitte November kamen alle größeren Unternehmungen an der Westfront zum Stillstand.

Wenn auch alle Landfronten am Ende des Jahres 1914 im Stellungskrieg erstarrt waren, so konnte vom Seekrieg nicht dasselbe behauptet werden. Die englischen Schlachtgeschwader waren jahrhundertelang über die ganze Welt verteilt gewesen, so daß sie unter Ausnutzung zahlreicher, gutgelegener Stützpunkte tatsächlich alle Ozeane und Meere beherrschten. Der Aufbau einer leistungsfähigen deutschen Marine hatte diese Tradition gewordenen Verhältnisse von Grund auf geändert. Die in dem Flottengesetz festgelegte Zweckbestimmung der deutschen Marine war recht eigenartig. „Deutschland muß eine Flotte von solcher Stärke besitzen, daß selbst die mächtigste fremde Marine in einem Kriege mit Deutschland das Risiko läuft, dabei ihre eigene Vormachtstellung zu verlieren."

Großbritannien antwortete auf diese starke Drohung durch Rückberufung seiner Schlachtgeschwader aus den entfernten Meeren und Massierung derselben in seinen heimischen Gewässern. Auch Deutschland konzentrierte seine gesamten Streitkräfte in der Heimat, mit Ausnahme von Kreuzern, die bestimmt waren, die Flagge im Ausland zu zeigen.

Die Deutschen hatten in der Nordsee 13 Großkampf-Linienschiffe und 3 Schlachtkreuzer — zusammen 16 Großkampfschiffe — verwendungsbereit, die Briten dagegen 20 Großkampf-Linienschiffe und

4 Schlachtkreuzer — zusammen 24 Großkampfschiffe. Außerdem lag in Queenstown (Irland) ein fünfter Schlachtkreuzer bereit zur sofortigen Verwendung. An Linienschiffen zweiter Linie sowie geschützten und leichten Kreuzern besaßen die Briten eine gewaltige Überzahl. Sie waren ebenso stark überlegen in der Zahl ihrer Zerstörer, Unterseeboote und kleinen Schiffe. Schätzungsweise läßt sich ihre Überlegenheit an Seestreitkräften durch die Verhältniszahlen 3 zu 2 ausdrücken.

Zu der Überlegenheit an Schiffsmaterial kam hinzu, daß die Briten mit der zwölfjährigen Dienstzeit ihrer Besatzungen gegenüber der dreijährigen der deutschen Besatzungen im Vorteil waren. Ein weiterer Vorteil war, daß praktisch ihre ganze Flotte seit dem 15. Juli aus Anlaß einer Revue mobilisiert war. Obwohl diese am 26. Juli beendet war, sahen Prinz Louis v. Battenberg und Winston Churchill mit kühnem und weitsichtigem Entschluß von der Demobilisierung der Flotte ab. So hatten die Briten bei der Mobilmachung einen Vorsprung von 14 Tagen vor den Deutschen.

Weiterhin litten die Deutschen unter ihrer mehr als schlechten geographischen Lage. Tatsächlich mündeten alle Seestraßen nach Deutschland in der Nordsee, wo sie von den englischen Stützpunkten beherrscht wurden. Ihre Sperrung war daher für die Engländer eine höchst einfache Angelegenheit. Der englische Überseehandel konnte dagegen, wenn notwendig, nach den Häfen an der West- und Südküste Englands umgeleitet werden. Die deutsche Flotte konnte also die britischen Seehandelsstraßen nur nach nahem Passieren der feindlichen Stützpunkte erreichen und mußte dabei in Kauf nehmen, ihre Rückzugslinie durch konzentrierte und stark überlegene englische Seestreitkräfte gesperrt zu finden. Die deutsche Flotte, an sich schon dem Gegner sehr unterlegen, hätte daher zum Schutz ihres eigenen Handels, bzw. zum Angriff auf den feindlichen Handel in feindlichen Gewässern weitab von den eigenen Stützpunkten operieren müssen, noch dazu mit einer Rückzugslinie, die vom Gegner beherrscht wurde. Die Briten waren ihrerseits in der Lage, ihre Seehandelsstraßen gegen Angriffe zu schützen und fast alle deutschen Handelswege, dabei in ihren eigenen Gewässern kämpfend, zu sperren, wann, wo und wie es ihnen paßte. Die Schwierigkeiten, die sich einer deutschen Offensive entgegenstellten, waren daher so gut wie unüberwindbar.

Die britische Grand Fleet war im Scapa Flow konzentriert. Ihr

Kern bestand aus 24 modernen Linienschiffen und Schlachtkreuzern und 8 älteren Linienschiffen. Admiral Sir John Jellicoe war Oberbefehlshaber. Die Kanalflotte hatte in Portsmouth ihren Stützpunkt. Ihr Kern bestand aus 17 älteren Linienschiffen. Den Oberbefehl führte Vizeadmiral Sir Cecil Burney. Weitere Streitkräfte schützten die britische Küste bei Dover, Harwich und im Humber.

Die deutsche Hochseeflotte hatte ihren Stützpunkt in den Mündungen der Jade, Weser und Elbe. Ihr Kern bestand aus 16 modernen Linienschiffen und Schlachtkreuzern. Admiral v. Ingenohl führte.

v. Ingenohl nahm an, daß die Briten im Geiste und der Tradition eines Nelson die deutsche Küste angreifen würden. Die Briten hegten ähnliche Befürchtungen hinsichtlich ihrer Küste. Beide Marinen trafen sorgsame Abwehrmaßnahmen gegen Angriffe, an die keine Partei auch nur im geringsten dachte. So begann der Krieg, indem beide Parteien nur auf den Schutz der eigenen Gewässer bedacht waren. Ein seltsames Kapitel in der Seekriegsgeschichte! Die beiderseitige defensive Haltung schlug gleichwohl zum Vorteil der Briten aus; denn wie wir gesehen haben, gestattete die geographische Lage ihnen das Abschnüren des feindlichen Handels und das Offenhalten der eigenen Seehandelsstraßen. Am 7. August begann das britische Expeditionskorps die Überfahrt nach Frankreich, abgesehen von zwei Divisionen, die zu Verteidigungszwecken zurückgelassen wurden (Plan 1—F). Etwa am 17. August waren 150000 Mann gelandet. Von da ab kämpften diese britischen Streitkräfte während der Marneschlacht auf der linken Flanke der französischen Armee.

In der Ostsee lagen alle Vorteile auf deutscher Seite. Hier hatte Prinz Heinrich eine Sonderstellung. Zu seiner Verfügung standen nur wenige ältere Linienschiffe, Kreuzer und leichte Streitkräfte, da der Kieler Kanal der Hochseeflotte gestattete, die Ostseestreitkräfte auf schnellem Wege zu verstärken. Aus letzterem Grunde haben die Russen niemals ernstlich versucht, die Seeherrschaft in der Ostsee zu erkämpfen. Während so zunächst Ruhe in der Nordsee und an den Küsten der Ostsee herrschte, wollen wir schildern, was sich im Mittelmeer abspielte.

Die Deutschen hatten beim Beginn des Krieges 10 Kreuzer im Auslandsdienst. Im Mittelmeer befanden sich unter dem Kommando des Konteradmirals Souchon der Schlachtkreuzer „Goeben" und der leichte Kreuzer „Breslau". In Malta lag die britische Mittelmeer-

flotte: 3 Schlachtkreuzer, 4 Panzerkreuzer und 4 leichte Kreuzer mit den zugehörigen Zerstörern. In Toulon lag eine starke französische Flotte mit 8 Großkampfschiffen und 9 älteren Linienschiffen und den zugehörigen Kreuzern und Zerstörern. Während die Franzosen ihre Truppen von Algier nach Frankreich konvoiierten, versuchten die Briten die beiden deutschen Kreuzer zu stellen. Souchon hatte von der deutschen Leitung freie Hand bekommen. Er entschlüpfte der englischen Überwachung und entkam nach den neutralen Dardanellen (Plan 1-A). Die Türken, von England durch Beschlagnahme zweier für sie dort im Bau befindlicher Linienschiffe verärgert, nahmen nunmehr die beiden deutschen Schiffe mit der gesamten deutschen Besatzung in ihren Dienst. Diese allem Brauch widersprechende Handlungsweise zeigte, daß die Türken geneigt waren, eine wohlwollende Haltung Deutschland gegenüber anzunehmen. Die Briten, an anderer Stelle knapp an Schiffen, zogen einen Schlachtkreuzer, einen Kreuzer und vier leichte Kreuzer aus dem Mittelmeer heraus. Der Rest ihrer Seestreitkräfte fand Verwendung bei der Überwachung der Dardanellen und bei der Sicherung des Roten Meeres. Die französische Flotte wurde nach Malta gelegt als Gegengewicht gegen die österreichische Flotte in der Adria. Letztere, sehr stark unterlegen, wurde dadurch gezwungen, in der Defensive zu bleiben. Der Abfall Italiens vom Dreibund erleichterte die Lage der Alliierten ganz wesentlich.

Nachdem das britische Expeditionskorps nach Frankreich übergesetzt war, gab die britische Admiralität ihre Genehmigung zu einem Vorstoß in die Helgoländer Bucht. Die Unterseeboote des Kommodore Keyes hatten festgestellt, daß die deutschen Kampfschiffe im allgemeinen sich auf den geschützten Reeden aufhielten und die Helgoländer Bucht nur von Kreuzern und Zerstörern bewacht wurde. Ein überraschender Angriff in großer Stärke in der Morgendämmerung versprach den Erfolg, daß einige dieser leichten Streitkräfte vor der Rückkehr nach dem Hafen abgeschnitten und vernichtet werden konnten. Eine starke Streitmacht wurde für die Unternehmung bereitgestellt: 5 Schlachtkreuzer unter Beatty; 6 leichte Kreuzer unter Goodenough; 2 leichte Kreuzer und 35 Zerstörer der Harwich-Streitkräfte unter Tyrwhitt; und zwei Zerstörer und 8 Unterseeboote unter Keyes. Der Angriff wurde am 28. August ausgeführt (Plan 1—G und Plan 2—D). Drei leichte deutsche Kreuzer und ein Zerstörer wurden zum Sinken gebracht. Den vollständig überraschten Deutschen blieb nichts übrig, als bis zum

Ende zu kämpfen, was sie mit unvergleichlichem Heldenmut taten. Inzwischen hatten die deutschen Kreuzer ihre Tätigkeit auf den Ozeanen aufgenommen. Graf Spee hatte mit seinen Kreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau" den Stützpunkt Tsingtau verlassen und seine lange und ereignisreiche Fahrt quer über den Stillen Ozean angetreten (Plan 2—E). Zur Ablenkung des Gegners detachierte er den leichten Kreuzer „Emden" zum Handelskrieg in den Indischen Ozean und ließ die Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" und „Kronprinz Wilhelm" unabhängig vom Gros operieren. Zum Ausgleich dieser Detachierungen zog er die leichten Kreuzer „Leipzig" und „Nürnberg" aus den amerikanischen Gewässern zu sich heran. Ein dritter leichter Kreuzer vereinigte sich, aus Westindien kommend, mit ihm. Die „Karlsruhe" führte im Atlantik ihren außerordentlich erfolgreichen Handelskrieg (Plan 2—B). „Königsberg" schließlich vernichtete in Sansibar den englischen Kreuzer „Pegasus" durch einen Überraschungsangriff (Plan 2—C) und ging dann nach Deutsch-Ostafrika, um Lettow-Vorbeck bei der berühmten Verteidigung dieser isolierten Kolonie zu unterstützen.

Die Briten benutzten ihre starken China- und Australien-Geschwader zunächst, um von schutzlosen deutschen Gebieten im Stillen Ozean Besitz zu ergreifen, sowie für die Begleitung von Truppenkonvois. Am 10. September begann die „Emden" ihr Schreckensregiment und den Handelskrieg im Indischen Ozean (Plan 2—F). Ihre Erfolge wurden erleichtert durch den Umstand, daß die Briten gezwungen waren, ihre Truppentransporte von Australien nach Ägypten durch Kreuzer geleiten zu lassen. Nach der Kriegserklärung der Japaner am 23. August benutzten diese ihre große und leistungsfähige Flotte zur Besitzergreifung der unverteidigten Karolinen- und Marschallinseln und zur Unterstützung der lässig betriebenen Belagerung von Tsingtau. Für letztere ordneten auch die Engländer, zweifellos nur aus politischen Gründen, ein älteres Linienschiff ab. Offensichtlich war, daß den Japanern mehr an der Eroberung wertvoller Gebiete lag, als an der Vernichtung des Spee-Geschwaders.

Aus den genannten Gründen wurde längere Zeit nichts unternommen, um Spee über den Stillen Ozean zu folgen, obwohl er über seine Absichten durch das Bombardement von Britisch-Samoa keinen Zweifel ließ. „Leipzig" und „Nürnberg" konnten bei seinem Marsch über die Osterinsel in Richtung Chile an ihn heranschließen. Die Folgen der Versäumnis der britischen China- und Australien-Geschwader

und der Beschäftigung der Japaner mit anderen Dingen zwang die Briten, ein neues Geschwader gegen Spee in den amerikanischen Gewässern aufzustellen. Die verheerende Tätigkeit der „Karlsruhe" im Atlantik hatte so viele englische Kreuzer nach diesem Gebiet gezogen, daß für Admiral Cradock, der die Führung gegen die Deutschen übernahm, nur ein bunt zusammengewürfeltes Geschwader, bestehend aus einem schnellen leichten Kreuzer, zwei Kreuzern von mittlerer Geschwindigkeit und einem älteren Linienschiff, übrigblieb. Cradock wollte sich an letzteres nicht binden, da dann keine Aussicht bestanden hätte, die schnelleren deutschen Schiffe zur Schlacht zu stellen, und stieß mit seinen 3 Kreuzern und einem Hilfskreuzer ohne Gefechtswert längs der chilenischen Küste vor. Auf dem Papier waren seine Kreuzer annähernd dem deutschen Geschwader gewachsen, aber „Scharnhorst" und „Gneisenau" waren hinsichtlich ihrer Schießfertigkeit Eliteklasse, während „Good Hope" und „Monmouth" erst kürzlich mit Reservisten in Dienst gestellt, wie Corbett zugeben muß, noch keine Schießübung abgehalten hatten. So wurde ein entscheidender Sieg des Grafen Spee das Ergebnis des Zusammentreffens der beiden Geschwader. Der tapfere Cradock ging, bis zum Ende fechtend, mit der „Good Hope" unter. Die in der Schlacht fürchterlich zugerichtete „Monmouth" wurde in der Nacht durch einen Torpedo*) der „Nürnberg" zum Sinken gebracht, nachdem sie heldenhaft abgelehnt hatte, die Flagge zu streichen. Die Deutschen erlitten keinerlei Beschädigungen.

Der britische Handel im Atlantik und Indischen Ozean hatte durch „Karlsruhe" und „Emden" schwer gelitten. Spee hatte mit seinen 4 Schiffen die Seeherrschaft in einem weiten Gebiet des südlichen Stillen Ozeans errungen — ähnlich wie ein Jahrhundert früher unser Kommodore Porter —. Das Prestige der königlich britischen Marine stand auf dem Spiel. Es war klar, daß aus der Heimat Verstärkungen entsandt werden mußten, um die Situation draußen zu retten. Aber in der Heimat hatten die Dinge ebenfalls eine gefährliche Wendung genommen. Der Kapitänleutnant Weddigen hatte mit seinem kleinen Unterseeboot „U 9" die unsterbliche Tat vollbracht, drei große englische Kreuzer unmittelbar hintereinander zu versenken (Plan 1—J und Plan 2—G). Angst vor Unterseebooten hatte die Flucht der Grand Fleet nach den Irischen Gewässern bis zur Fertigstellung des

*) Anm. des Übersetzers: „Monmouth" wurde durch Geschützfeuer versenkt.

künstlichen Schutzes des Scapa Flows gegen das Eindringen von Unterseebooten veranlaßt. Aber Jellicoe kam vom Regen in die Traufe. Ende Oktober hatte der deutsche Hilfskreuzer „Berlin" ein Minenfeld nördlich von Irland gelegt. Am 27. Oktober brachte eine der Minen das machtvolle und ganz moderne Linienschiff „Audacious" zum Sinken (Plan 1—L und Plan 2—H). Hartnäckig, aber vergebens versuchten die Briten den Verlust des prächtigen Schiffes abzuleugnen. Sie unterstrichen damit nur die ernste Bedeutung dieses Desasters. Drei Tage später erklärte Rußland der Türkei den Krieg. Das war das Ergebnis des Bombardements von Odessa durch „Goeben" und „Breslau" und bedeutete für die englische Admiralität die Übernahme von neuen Aufgaben und neuen Verantwortungen. Dann schließlich hatten im November 3 deutsche Kreuzer die Kühnheit besessen, den englischen Hafen Yarmouth zu bombardieren (Plan 1—M und Plan 2—J).

Die Deutschen waren wagemutiger geworden, nachdem ihre Unterseeboote in der Nordsee keine stärkeren englischen Seestreitkräfte festgestellt hatten. Der Kaiser als oberster Kriegsherr übte durch den Chef des Admiralstabes die strategische Leitung der Hochseeflotte aus. An und für sich war das keine schlechte Organisation. Die dem Hochseechef gegebenen Weisungen waren jedoch leider ganz unklar und unbestimmt. Daher hatte der arme Ingenohl weder freie Hand noch eine klar umschriebene Aufgabe. Trotz dieser ihn bedrückenden Situation machte er einen Angriff auf die englische Küste. Vizeadmiral Hipper erschien am frühen Morgen mit seinen Kreuzern und Zerstörern auf der Höhe von Yarmouth, überraschte und überfiel die Vorposten der Harwich-Streitkräfte und unterwarf die Stadt einem kurzen Bombardement. Dann sammelte er mit hoher Fahrt auf das Gros der Hochseeflotte, das eine Aufnahmestellung eingenommen hatte. Da die Grand Fleet gerade auf dem Rückmarsch von den irischen Gewässern nach dem Scapa Flow begriffen war, konnte sie weder eingreifen, noch die Deutschen bei der Rückkehr nach ihren Stützpunkten zur Schlacht stellen.

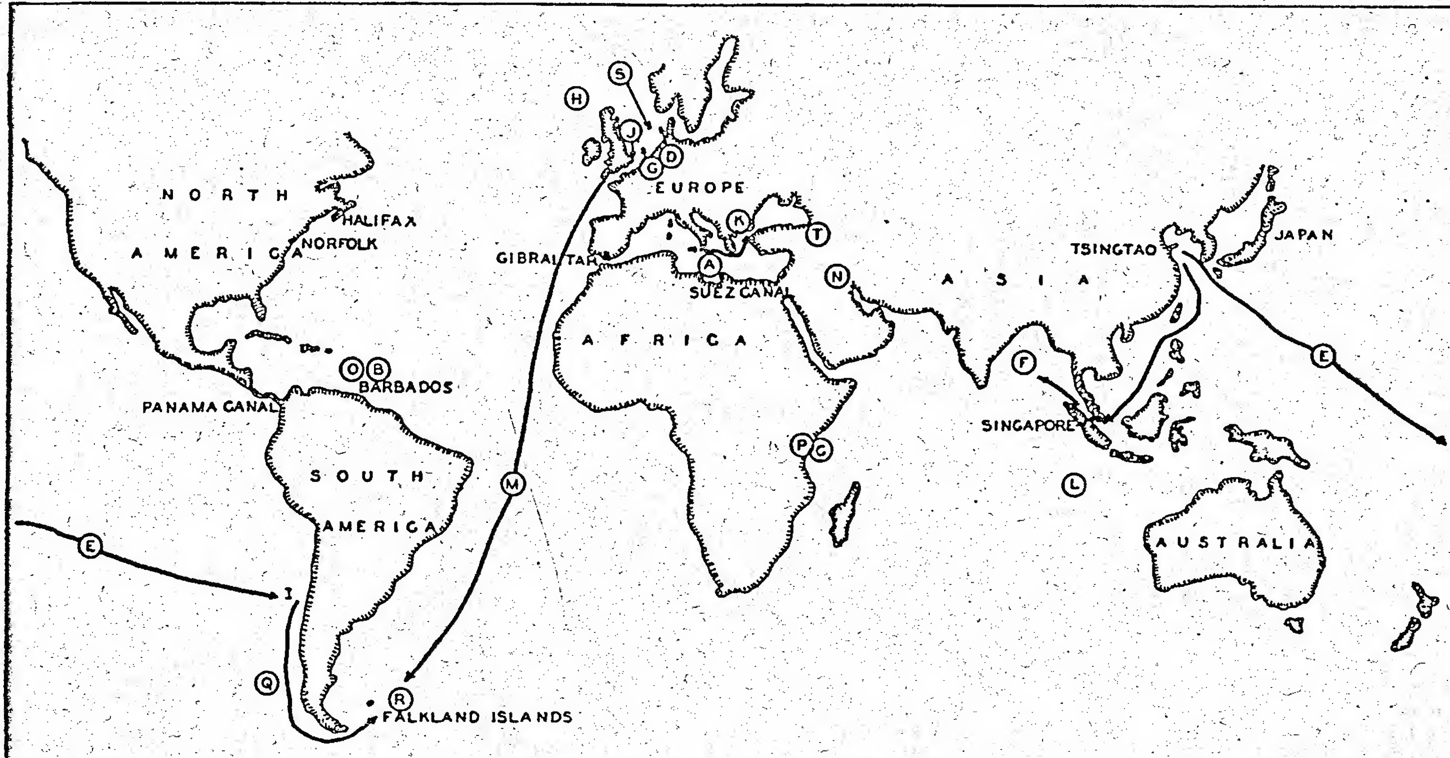
Die britische Admiralität hatte nun drei Probleme zu lösen: 1. Die Seeherrschaft in der Nordsee mußte gesichert und neue Überfälle auf die englische Küste verhindert werden. 2. Die Blockade der türkischen Gewässer mußte eingeleitet werden. 3. Das Spee-Geschwader mußte vernichtet werden.

Der Lage in der Nordsee glaubte man dadurch gerecht zu werden, daß man alle Großkampfschiffe im Scapa Flow konzentrierte und drei Geschwader älterer Linienschiffe in Rosyth bzw. Sheerneß und Dover. Dieses machtvolle Aufgebot von Geschwadern, dazu die leichten Streitkräfte in Harwich und Dover sollten einem neuen Plan zur Verhinderung der lang erwarteten deutschen Invasion dienen, die in Wahrheit ein Phantasiegebilde der Engländer war.

Wie die Verwendung des riesigen Apparates an Geschwadern und Schiffen gegen die Hochseeflotte gedacht war, ist in dem berühmten Brief Jellicoes vom 30. Oktober niedergelegt. Dieses Dokument von weittragender, und man kann wohl sagen verhängnisvoller Bedeutung und Auswirkung, wird später im einzelnen besprochen werden. Hier soll nur gesagt werden, daß Jellicoes Plan in großen Zügen folgender war: 1. Eine entscheidende Seeschlacht sollte nur in dem nördlichen Teil der Nordsee nahe den britischen und fern den deutschen Stützpunkten und Häfen angenommen bzw. angestrebt werden. 2. In der Schlacht sollte eine zu starke Annäherung an die Hochseeflotte vermieden werden, aus Besorgnis, die Hälfte der britischen Schiffe könne durch Minen und Torpedotreffen außer Gefecht gesetzt werden, noch ehe ein Kanonenschuß gefallen sei. 3. Alle nicht der Grand Fleet unterstellten Seestreitkräfte sollten letzterer zur Hilfe gesandt werden, sobald eine Schlacht bevorstände. Am 7. November erklärte sich die Admiralität mit Punkt 1 und 2 einverstanden und versprach auch zu Punkt 3, einer bezüglichen Requisition Folge zu leisten. Es wird wohl immer ein Geheimnis bleiben, wie ein Führer so offensiven Geistes, wie Churchill, sich mit dieser defensiven Haltung der englischen Flotte abfinden konnte, die völlig von der Tradition eines Nelson abwich.

Bei den Dardanellen sammelten sich britische Flottenteile in Stärke von 2 Schlachtkreuzern, 2 leichten Kreuzern, 12 Zerstörern und 3 Unterseebooten, zu denen noch zwei ältere französische Linienschiffe stießen.

In heißem Bemühen, die Türken vom Kriege gegen England und Frankreich abzuhalten, führten diese Streitkräfte eine energische Beschießung der türkischen Befestigungen durch (Plan 2—K). In diesem Falle bewährte sich aber Nelsons Ansicht, ein englisches Geschwader sei in Europa der beste Diplomat, leider in keiner Weise. Großbritannien mußte wenige Tage später widerstrebend der Türkei den Krieg erklären. Am 22. November besetzte eine kombinierte englische Abteilung die am inneren Ende des Persischen Golfes gelegene Stadt



Plan 2: Kriegshandlungen auf entfernten Kriegsschauplätzen 1914.

Basra (Plan 2—N). Diese Abteilung unterstand dem Vizekönig von Indien und sollte, nach und nach verstärkt, tigrisaufwärts gegen die historische Stadt Bagdad in Marsch gesetzt werden. Die Unternehmung bezweckte in erster Linie eine politische Beeinflussung der vielen Millionen von Mohammedanern im britischen Weltreich. Im Dezember wurde Enver Paschas Armee in Armenien von den Russen aufgerieben (Plan 2—T).

Unmittelbar nach dem Eintreffen der Nachricht von Cradocks Niederlage in England erhielt der Chef des südatlantischen Kreuzergeschwaders, Konteradmiral Stoddart, den Befehl, seine Kreuzer in Montevideo zu konzentrieren. Vizeadmiral Sturdee erhielt das Kommando über zwei von der Grand Fleet detachierte Schlachtkreuzer und den Befehl, sofort nach der Ausrüstung seiner Schiffe für den Auslandsdienst nach den Falklandsinseln zu gehen, wo die Briten einen wertvollen Stützpunkt besaßen (Plan 2—M). Der Schlachtkreuzer „Prinzeß Royal" wurde nach Halifax entsandt, um Spee entgegenzutreten, falls er, von dem kürzlich eröffneten Panamakanal Gebrauch machend, in der Caraibischen See erscheinen würde. Im Stillen Ozean erhielt der Schlachtkreuzer „Australia" Weisung, unterstützt von einigen japanischen Kreuzern, die Gewässer an der Westküste von Amerika von Kalifornien ab südwärts abzusuchen. Alle diese Schiffsbewegungen wurden auf das strengste geheimgehalten.

Spee, der von dieser dreifachen Bedrohung nicht das geringste ahnte, entschloß sich, das Kap Horn zu runden und die Falklandinseln anzugreifen (Plan 2—Q). Tragisch war, daß er dazu den Frühmorgen des 8. Dezember wählte; denn Sturdee war gerade in der Nacht vorher im Hafen angekommen. Dem übermächtigen englischen Geschwader stand damit die ganze Länge des Tages zur Verfolgung der deutschen Kreuzer zur Verfügung. Letztere fochten mit außerordentlichem Heldenmut die Schlacht bis zum Ende durch. Nur die „Dresden" entkam (Plan 2—R).

Bereits am 9. November hatte die ereignisreiche und dramatische Fahrt der „Emden" nach einem heißen und hartnäckigen Kampfe mit dem australischen Kreuzer „Sydney" ihr Ende gefunden (Plan 2—L). Die „Karlsruhe" wurde nach großen Erfolgen im Handelskriege durch zufällige Explosion ihrer eigenen Munition vernichtet, als sie gerade im Begriff war, den britischen Stützpunkt Barbados anzugreifen (Plan 2—O). Die „Königsberg" lag blockiert in Deutsch-Ostafrika

(Plan 2—P). Nur „Dresden" und zwei Hilfskreuzer schwammen noch auf hoher See.

Nach diesen sehr gelegen kommenden Erfolgen riefen die Briten ihre vier detachierten Schlachtkreuzer und eine große Anzahl von Panzerkreuzern und leichten Kreuzern in die Heimat zurück. Aber noch ehe diese schwerwiegende Verstärkung der Grand Fleet in der Heimat eingetroffen war, hatte sich ein Ereignis von weittragenden Folgen vollzogen — der Ausfall der deutschen Flotte am 16. Dezember (Plan 1—N und 2—S). Nach der Fertigstellung des „Derfflinger" verfügten die Deutschen über vier Schlachtkreuzer in der Nordsee. Vorübergehend verfügten die Briten nur über dieselbe Zahl von Schiffen dieses Typs. Hipper, der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, hatte die Weisung, mit seinen Schlachtkreuzern „Scarborough" und „Hartlepool" zu bombardieren; ein leichter Kreuzer sollte derweilen ein Minenfeld legen. Hipper sollte sich dann auf ein Rendezvous mit dem Gros der Hochseeflotte zurückziehen, das aus drei Linienschiffsgeschwadern mit den zugehörigen leichten Streitkräften bestand. v. Ingenohl hatte gehofft, durch diese Maßnahmen unterlegene feindliche Streitkräfte in Gefechtsberührung mit seinem Gros zu bringen.

Sein Plan wurde beinahe zu einem großen Erfolg. Die Gegenmaßnahmen der Briten waren äußerst unzulänglich. Im Süden bewachten das V. Linienschiffsgeschwader und die Harwich-Streitkräfte die Zufahrtsstraßen nach der Küste. In der Mitte hielt Vizeadmiral Beatty die Wacht. Sein Geschwader von 4 Schlachtkreuzern sollte unterstützt werden von dem II. Linienschiffsgeschwader, bestehend aus 6 ganz modernen Linienschiffen. Im Norden sollte der Rest der Grand Fleet von den Stützpunkten in dem Scapa-Cromarty-Gebiet aus operieren.

Das Wetter war schlecht und die Sichtweite gering, also günstig für die Deutschen. Als v. Ingenohl jedoch erfuhr, daß englische Zerstörer vor ihm standen, fühlte er sich durch die ihm gewordenen Weisungen gebunden, kehrt zu machen, nachdem er das den Kreuzern gegebene Rendezvous erreicht hatte. Eine Maßnahme, die den Zorn und die Kritik des Großadmirals v. Tirpitz hervorrief. Die Überängstlichkeit in der buchstäblichen Befolgung kaiserlicher Befehle, die doch ohne die leiseste Kenntnis der wirklichen Sachlage erlassen waren, vernichtete nicht allein jede Hoffnung auf einen entscheidenden Erfolg über die zerstreuten englischen Geschwader, sondern setzte auch Hipper

der Gefahr aus, von überlegenen Streitkräften angegriffen zu werden. Aber Glück begünstigte an diesem Tage beide Parteien. Eine Reihe von glücklichen Zufällen gestattete es Hipper, dem Kampf mit überlegenen britischen Streitkräften, die auf seiner Rückzugslinie standen, auszuweichen.

Nach diesem Tage der verpaßten Gelegenheiten forderte die Admiralität Jellicoe auf, den Standort der Grand Fleet weiter nach Süden, und zwar nach Rosyth, zu verlegen. Da er ablehnte, wurde die Schlachtkreuzer-Flotte unter Beatty dorthin verlegt. Obwohl diese eigentlich integrierender Teil der Grand Fleet war, wurde ihre Verwendung und ihr Befehlsverhältnis nunmehr der der Harwich-Streitkräfte, die unter dem unmittelbaren Befehl der Admiralität standen, sehr ähnlich. Auch der Kaiser verschärfte seine Kontrolle über die Hochseeflotte. Er befahl, daß fernerhin Ausfälle des Gros der Hochseeflotte nur unter seiner vorherigen Zustimmung gemacht werden dürften. Das verhinderte jeden entscheidenden Erfolg der Hochseeflotte. Lediglich die Aufklärungsstreitkräfte sollten in Zukunft für offensive Unternehmungen verwendet werden. Nach der Rückkehr ihrer Schlachtkreuzer aus dem Ausland hatten die Briten die Überlegenheit in diesem Typ wiedergewonnen; jede Unternehmung der deutschen Aufklärungsstreitkräfte ohne Unterstützung des Gros stellte daher ein großes Risiko dar. Den schlüssigen Beweis dafür sollte der Januar liefern.

II.

Die Operationen 1915

Der Feldzug 1915 begann auf dem Meere. Wie wir bereits berichtet haben, durfte v. Ingenohl ohne ausdrückliche Erlaubnis des Kaisers keine Offensivunternehmungen mit dem Gros der Hochseeflotte einleiten, dagegen hatte er hinsichtlich der Schlachtkreuzer und zugehörigen leichten Streitkräfte ziemlich freie Hand. Hipper verfügte nur über 4 Schiffe des Schlachtkreuzertyps gegen 6 unter Beatty; mit der Zeit mußte seine Unterlegenheit noch größer werden. Außerdem war die englische Schlachtkreuzerflotte eigens zu dem Zweck, deutschen Überfällen entgegenzutreten, nach Süden, und zwar nach Rosyth, verlegt worden.

Bei dieser Lage der Dinge entschloß man sich, die Kriegsbereitschaft der Hochseeflotte zugunsten von Exerzierdienst und von notwendigen Reparaturen zu lockern. Eins der Linienschiffsgeschwader ging nach der Ostsee zu Übungszwecken, einer Anzahl anderer Schiffe wurde erlaubt, ihre Maschinen zu überholen. Am 24. Januar herrschte unerwartet gutes Wetter. Das bewog v. Ingenohl, eine Erkundungsfahrt der Aufklärungsstreitkräfte über die Dogger-Bank anzuordnen. Der Befehl an Admiral Hipper wurde überflüssigerweise durch Funkentelegraphie gegeben und alsbald von dem Nachrichtendienst der Briten entziffert. Auf diese unschätzbare Information hin beorderte die Admiralität Beatty und Tyrwhitt nach einem bestimmten Punkt auf der Doggerbank als Falle für die deutschen Aufklärungsstreitkräfte. Ein Linienschiffsgeschwader sollte die englischen Streitkräfte unterstützen, auch die gesamte Grand Fleet setzte sich für alle Fälle beschleunigt in Marsch nach Süden.

Die Karten waren also gegen Hipper gemischt. Nur ein Umstand rettete ihn. Das war der große Fehler der Admiralität, die britischen Streitkräfte nach einem bestimmten Punkt bei Tagesanbruch zu beordern,

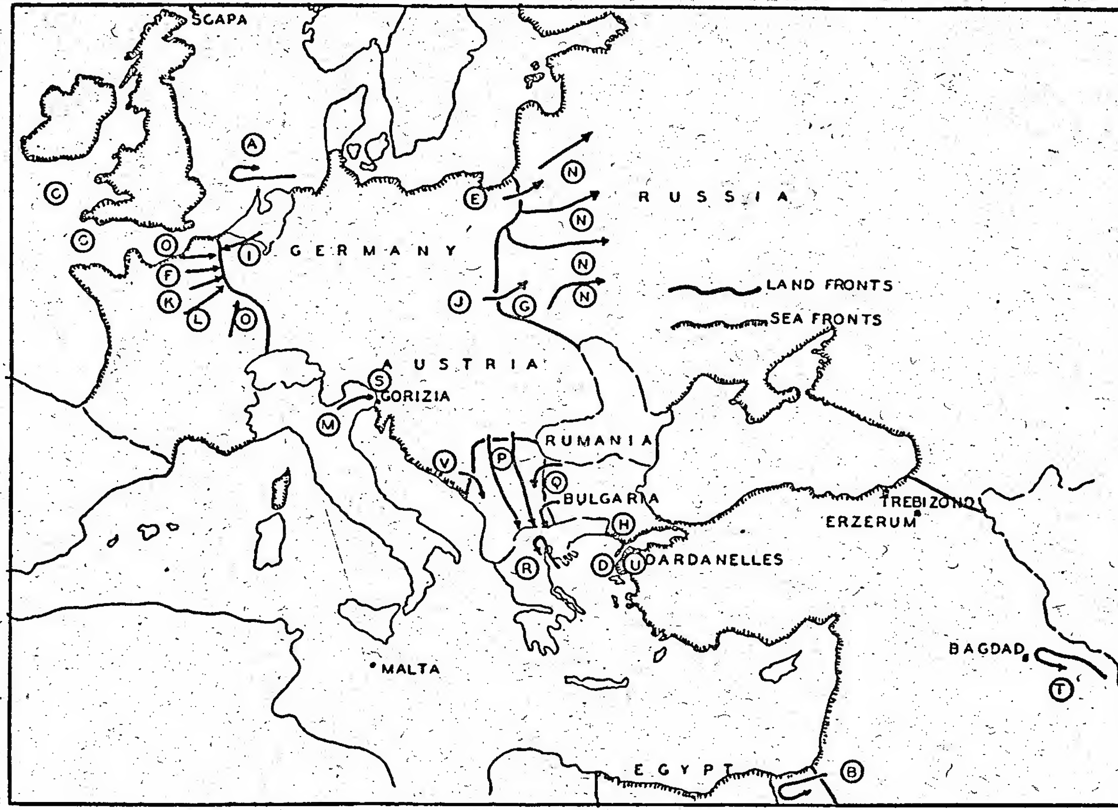
anstatt Beatty alles, was an Nachrichten da war, zu übermitteln und ihm lediglich zu befehlen, den Feind zu stellen und zu vernichten. Es kam nun so, daß Hipper in der Lage war, die gewaltig überlegenen feindlichen Streitkräfte festzustellen, ehe diese ihm den Rückzug verlegen konnten (Plan 3—A). Immerhin barg die Situation für ihn noch Gefahren genug. Der Kern seiner Streitmacht bestand aus 3 Schlachtkreuzern, verstärkt durch den großen Kreuzer „Blücher". Dessen 21-cm-Geschütze waren wirkungslos gegen die britischen Schlachtkreuzer, fünf an der Zahl, und sein schwacher Panzer bot keine Sicherheit gegen ihre schweren Geschosse. Was das schlimmste war, seine geringe Geschwindigkeit von 24 Knoten stellte Hipper vor die schwere Wahl, entweder ein großes Schiff in Stich zu lassen und es der sicheren Vernichtung preiszugeben, oder seine unterlegenen Streitkräfte von den Briten mit einigen Knoten Fahrt Überschuß einholen zu lassen.

In dem sich entwickelnden laufenden Gefecht wurde die Geschwindigkeit des „Blücher" durch einen Zufallstreffer herabgesetzt. Hipper mußte ihn widerstrebend der englischen Übermacht preisgeben. Die „Seydlitz" wurde nur dreimal getroffen; eine Granate entzündete jedoch die Pulverladungen der beiden achteren Türme, wodurch die gesamten Bedienungsmannschaften den Tod fanden. Ungeheure Rauchwolken füllten das Achterschiff ein, und der Artillerieoffizier*) rechnete jeden Augenblick mit der Explosion der Munitionskammern. Kaltblütig befahl er sofort für die noch intakt gebliebenen Türme Schnellfeuer, um vor der Vernichtung seines Schiffes noch möglichst viele Treffer zu erzielen. Er bewies damit ein Maß von bewundernswerter Unerschrockenheit, wie es selten in der Seekriegsgeschichte vorgekommen ist. Eine Zeitlang wurden 3-Schuß-Salven mit dem unvorstellbar kurzen Intervall von 10 Sekunden abgegeben. Die Deutschen zogen aus dem grauenvollen Zwischenfall die Lehre, alle nur möglichen Vorsichtsmaßnahmen gegen Kartuschbrände anzuwenden, insbesondere gegen das Übergreifen des Feuers in die Munitionskammern. Die Engländer zogen bis zur Skagerrakschlacht keine Lehren aus dem Vorfall und bezahlten das dort mit dem Verlust von drei Schlachtkreuzern.

„Lion", das Flaggschiff Beattys, erhielt durch das schnelle und gutliegende Feuer der Deutschen nicht weniger als 12 schwere Treffer.

---

*) Kapitänleutnant Richard Foerster.



Plan 3: Kriegshandlungen 1915. Trebizond = Trapezunt; Gorizia = Görz.

„Lion" wurde völlig außer Gefecht gesetzt und fiel aus. „Tiger", das zweite Schiff in der Linie, erhielt ebenfalls schwere Treffer. Infolge der durch das Ausscheren der „Lion" entstandenen Verwirrung wurde das Gefecht mit den deutschen Aufklärungsstreiten vorzeitig abgebrochen.

v. Ingenohl wurde abgelöst, weil er keine Unterstützung für seine Aufklärungsstreitkräfte vorgesehen hatte. v. Pohl, bis dahin Chef des Admiralstabes, trat an seine Stelle. Es wurde beschlossen, die Hochseeflotte noch mehr in der Defensive zu halten, weil nunmehr die Unterseeboots-Offensive vom Stapel gelassen werden sollte. Sie begann, öffentlich verkündet, am 18. Februar. Die Gewässer um die britischen Inseln herum wurden als Sperrgebiet erklärt, in dem Handelsschiffe ohne Warnung versenkt werden sollten (Plan 3—C). Die Zahl der Unterseeboote genügte jedoch nicht, um entscheidende Ergebnisse herbeizuführen. Zwar wurde eine große Zahl von Dampfern versenkt, die Briten machten aber ihre materiellen Verluste durch ihre tödlich wirkende Propaganda und Aufstachelung der öffentlichen Meinung in den neutralen Ländern wett. So ergab die Versenkung der „Lusitania" und der große Menschenverlust dabei eine recht üble politische Lage für Deutschland. Zunächst blieb daher der Ertrag des Unterseebootskrieges für die Deutschen gering. Es wäre besser gewesen, sie hätten den weisen Rat des Großadmirals v. Tirpitz befolgt und gewartet, bis genügend Unterseeboote für einen entscheidenden Erfolg verfügbar gewesen wären, ohne dann gezwungen zu sein, Rücksicht walten zu lassen gegenüber etwaigen Schritten der Neutralen. Die Sache lag nun so, daß die Deutschen ihre Trumpfkarte zu früh den Alliierten gezeigt hatten. Letztere erhielten dadurch Zeit und Gelegenheit, auf dem Meere Gegenmaßnahmen zu ersinnen und zu entwickeln und bei den Neutralen die öffentliche Meinung gegen Deutschland mobil zu machen.

Die passive Haltung der Hochseeflotte sowie die Verstärkung der Grand Fleet durch zahlreiche Neubauten gab den Briten die Möglichkeit, eine große Anzahl ihrer älteren Linienschiffe und starke leichte Streitkräfte zum Angriff auf die Dardanellen zu detachieren. Letzterer war in erster Linie das Ergebnis einer Forderung der Russen. Man hoffte durch eine Bedrohung der türkischen Hauptstadt den Druck auf die russische Armee an der armenischen Front mildern zu können. Außerdem sollte die Unternehmung eine Entgegnung auf die

abenteuerlichen und tapferen Angriffe der Türken vom 2. Februar auf den Suezkanal sein, die freilich keinen Erfolg hatten (Plan 3—B).

Die Dardanellen-Offensive begann Mitte Februar (Plan 3—D) mit Anfangserfolgen, gerade zu jener Zeit, als die deutschen Unterseeboote zum ersten Hieb ausholten und sich eine große Schlacht in Ostpreußen entwickelte.

Die Deutschen hatten aus ihrer Flandernoffensive vom Jahre 1914 die Lehre gezogen, daß eine großangelegte Offensive an der Westfront im Augenblick untunlich war. Sie faßten daher den Entschluß, dort ihre Truppen bis auf die Stärke zu verringern, die zur Verteidigung der Stellungen notwendig war. Die strategischen Reserven konnten daher in voller Stärke gegen Rußland eingesetzt werden, wo die längere Front und die deutsche Überlegenheit an schwerer Artillerie eine Offensive erfolgversprechend erscheinen ließ. Als Vorspiel griff Hindenburg die russische Armee, die in Ostpreußen das Masurische Seengebiet hielt, mit starken Kräften an. Die russische Armee wurde annähernd aufgerieben. Ein Teil der Reserven des russischen Oberbefehlshabers, des Großfürsten Nikolaus, mußte geopfert werden, um die Front wiederherzustellen (Plan 3—E).

Während Hindenburg auf besseres Wetter für die Fortsetzung seiner Operationen wartete und eine neue Armee unter v. Mackensen bei Krakau versammelte, ergriffen die Briten in Flandern und bei den Dardanellen die Offensive. Die britische Armee in Frankreich, jetzt auf etwa 500 000 Mann angewachsen, erprobte ihre Schlagkraft in der Schlacht von Neuve Chapelle (Plan 3—F). Eine verlustreiche Niederlage zeigte, daß sie für eine großangelegte Offensive noch nicht brauchbar war.

Am 18. März kam der Flottenangriff auf die Dardanellen zu einem jähen Ende, die alliierten Flotten erlitten eine entscheidende Niederlage und große Verluste. Obwohl sich an der Westfront große Frühlingsoffensiven vorbereiteten, beschlossen die Alliierten, die Halbinsel Gallipoli zu erstürmen. Zu diesem Zweck wurden britische und französische Expeditionskorps unter dem Kommando des kühnen und tüchtigen Generals Jan Hamilton aufgestellt. Am 25. April konnten seine tapferen Truppen an einigen, jedoch schwer zu verteidigenden Stellen unter großen Verlusten an Land Fuß fassen. Der verdienstvolle und energische türkische Oberbefehlshaber Liman von Sanders verhinderte aber jeden weiteren Landgewinn (Plan 3—H). Mit Er-

bitterung durchgefochtene Schlachten kosteten beiden Armeen große Verluste, ohne daß eine Entscheidung erzielt wurde.

Inzwischen waren die letzten deutschen Kreuzer von der Hochsee verschwunden. Im März wurde die „Dresden" in neutralen chilenischen Gewässern versenkt und der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" in Norfolk interniert. Im April beendete der „Kronprinz Wilhelm" seine kühnen Fahrten in demselben Hafen. Die „Königsberg" schließlich lag eng blockiert in Deutsch-Ostafrika, wenn auch erst im Juli britische Monitore sie durch Fernschießen mit Hilfe von Flugzeugbeobachtung außer Gefecht zu setzen vermochten. Ihre tadellose Besatzung erwies sich als sehr wertvolle Hilfe für Lettow-Vorbeck; sie nahm ehrenvoll an einem der ruhmvollsten Verteidigungskriege der Geschichte teil.

Im April machten die Deutschen an der Nordflanke der Westfront lokale Angriffe, bedingt durch die zu erwartenden Frühjahrsoffensiven der Gegner, die ihnen frühzeitig bekanntgeworden waren. Diese Unternehmungen hatten solchen Erfolg, daß die Briten gezwungen wurden, sich näher an Ypern heran zurückzuziehen (Plan 3—J).

An demselben Tage begann Mackensen seinen vernichtenden Angriff gegen die schlecht ausgebaute Stellung der Russen in Westgalizien (Plan 3—G). Nach der Übergabe von Przemysl, am 22. März, waren die Russen durch die schneebedeckten Karpathenpässe hindurch bis in die Ebenen Ungarns gelangt. Ihr Nachschub, Proviant und Munition wurde knapp; Mackensens Trommelfeuer sprengte weithin ihre Front. Die deutsche Infanterie stieß in breiter Front durch und trieb die Russen, die enorme Verluste an Menschen und Material hatten, vor sich her.

An der Westfront reagierten die Armeen der Alliierten schnell und kräftig auf den deutschen Erfolg. In der zweiten Woche des Mai griffen die Briten bei Festubert an (Plan 3—K). Ihr Angriff wurde sofort abgeschlagen. Foch leitete langandauernde Kämpfe bei Lens ein (Plan 3—L). Daraus entstand eine sich über einen Monat hinziehende Erschöpfungsschlacht, in der geringe Geländegewinne mit verheerenden Verlusten bezahlt wurden. Die Franzosen erlitten dabei an der Westfront eine ihrer schlimmsten Niederlagen.

Bemerkenswert und wunderbar ist, daß Italien im Mai während dieser Unglücksperiode der Alliierten in den Krieg eintrat. Die Österreicher hielten seine Armeen durch Aufstellung von Verteidigungs-

kräften entlang der gebirgigen Grenze in Schach, die, um die Front zu halten, nach Bedarf verstärkt wurden (Plan 3—M).

Das Versagen der Offensiven der Alliierten im Westen gestattete den Deutschen die Auswertung der Erfolge Mackensens. Nachdem seine Armeen den größten Teil Galiziens wiedererobert hatten, schwenkten sie Anfang Juli nach Norden gegen Warschau ein (Plan 3—N). v. Gallwitz, südlich Ostpreußens vormarschierend, durchbrach die russische Front nördlich von Warschau. Früh im August mußten die polnische Hauptstadt und die Weichsellinie aufgegeben und geräumt werden. Die ganze deutsche Front im Osten war nun im Vormarsch (Plan 3—N). Eine ungeheure Menge von Gefangenen und Geschützen fielen in die Hand der Deutschen. Im September verloren die deutschen Angriffe schließlich ihre treibende Kraft, nachdem in Rußland Armee und Volk von Schlägen erschüttert waren, von denen sie sich nie wieder erholen sollten.

Inzwischen war im August eine neue Landung mit frischen Kräften auf der Gallipoli-Halbinsel zurückgeschlagen worden. Die noch nicht kriegsfertigen englischen Divisionen hatten sich ihrer Aufgabe nicht gewachsen gezeigt, obwohl sich gute Gelegenheiten zur Durchführung von energischen und kraftvollen Offensivstößen in genügender Zahl geboten hatten.

In der letzten Woche des September waren die Alliierten endlich so weit, den Feldzug offensiv zu führen, was die Russen schon lange gefordert hatten. Eine Offensive an drei Stellen zugleich, und zwar bei Vimy, Loos und in der Champagne, wurde eingeleitet (Plan 3—O). Wegen der großen Offensive im Osten waren die deutschen Truppen auf ein Minimum reduziert, sie wurden daher an den Angriffspunkten von dem überlegenen Feinde stark bedrängt, um so mehr, als wenig Reserven vorhanden waren. Doch gelang es mit Hilfe einiger vom Osten entsandten Verstärkungen, die mit wütender Energie geführten Angriffe der Franzosen und Briten aufzuhalten. Wie üblich konnten die Angreifer sich eines geringen Geländegewinns rühmen und Gefangene machen, aber auf Kosten von sehr schweren Verlusten. Tatsächlich stellten sich im Endergebnis die Angriffe als verlustreiche Niederlagen der Briten und Franzosen heraus.

Die Ergebnisse des deutschen Unterseebootskrieges blieben dauernd hinter den Erwartungen seiner leidenschaftlichsten Anhänger zurück. Seine Ausdehnung auf das Mittelmeer vermehrte dann die Zahlen der versenkten Tonnage bedeutend. Gleichwohl wurde die politische

Situation schlechter und schlechter. Die diplomatischen Verhandlungen über das Versenken der „Lusitania" wurden weiter erschwert durch das Versenken der „Arabic" am 19. August. Die Lage war am 1. September daher so gespannt, daß die deutsche Regierung sich zu der Erklärung gezwungen glaubte, Handelsschiffe würden in Zukunft nicht mehr ohne vorherige Warnung versenkt werden. Unter solchen Bedingungen wurde die Hoffnung der Unterseebootswaffe, entscheidenden Druck auf die Alliierten ausüben zu können, zunichte. Immerhin vermehrte das Versenken von Handelsschiffen, besonders im Mittelmeer, die schon bestehenden Schwierigkeiten der englischen Marine beträchtlich. Wie sehr die Leistungen der deutschen Unterseeboote trotz der ihnen auferlegten Beschränkungen wuchsen, geht aus den dauernd steigenden Verlusten der Schiffahrt der Alliierten im Jahre 1915 hervor.

1.	Vierteljahr	320 477	Tonnen
2.	"	380 419	"
3.	"	529 481	"
4.	"	494 373	"

Die Hochseeflotte kreuzte im Jahre 1915 fünfmal in der Nordsee. Die Kreuzfahrten dienten dazu, den Ausbildungsstand der Flotte auf der Höhe zu halten, sie wurden aber so wenig weit ausgedehnt, daß eine Gefechtsberührung mit der Grand Fleet unwahrscheinlich blieb.

Nachdem die Alliierten im Westen endgültig zurückgeschlagen waren, und da ferner im Osten ein weiteres Vordringen wegen der dann fehlenden Eisenbahnverbindungen untunlich war, wurden die strategischen Reserven der Zentralmächte dazu benützt, eine Armee unter Mackensen gegen Serbien aufzustellen. Während die Streitkräfte sich sammelten, wurde Bulgarien veranlaßt, auf der Seite der Zentralmächte in den Krieg einzutreten. Mackensen griff früh im Oktober Serbien vom Norden und Westen her an (Plan 3—P). Eine Woche später erklärte Bulgarien den Krieg und griff seinerseits Serbien vom Osten an (Plan 3—Q). Die Alliierten landeten in aller Eile eine zusammengewürfelte Armee in Saloniki unter bewußter Verletzung der griechischen Neutralität (Plan 3—R). Dieser Armee glückte es nicht, den Serben rechtzeitig zu Hilfe zu kommen. Letztere wurden von den Deutschen und Bulgaren geschlagen und die Besetzung ganz Serbiens im Laufe des Novembers beendet. Die serbische Armee war

vernichtet. Die Überlebenden entkamen in regelloser Flucht auf dem Wege durch Albanien. Die französischen und britischen Streitkräfte sahen sich zum Rückzug in die Befestigungen von Saloniki gezwungen. Dort sammelte sich auch die serbische Armee, nachdem sie neu aufgestellt war. Am Ende des Jahres bereiteten die Austrodeutschen einen Angriff auf Montenegro vor, der in den ersten Wochen des Januar vollen Erfolg haben sollte (Plan 3—V).

Inzwischen mobilisierten die Italiener langsam ihre gesamten Streitkräfte und übten einen nach und nach stärker werdenden Druck auf Österreich aus. Sie hatten sogar einige kleinere Erfolge zu verzeichnen. Gleichwohl erlaubte die Beendigung des russischen Feldzuges und die Eroberung von Serbien die Verstärkung der österreichischen Verteidigung an der italienischen Grenze. Die italienischen Angriffe kamen daher zum Stillstand (Plan 3—S). Görz am Isonzo, das laut verkündete Ziel der Italiener, fiel nicht.

Nicht besser fuhr die Sache der Alliierten auf türkischem Boden. Ungestüm und voller Ehrgeiz hatte der General Townshend den Vormarsch gegen Bagdad begonnen. Nach einer Reihe von glänzenden Siegen marschierte er beschleunigt tigrisaufwärts, um seinen Erfolg auszunutzen. Kurz vor Bagdad verlegte ihm die erheblich verstärkte türkische Armee den Weg. In einer erbittert durchgefochtenen Schlacht behaupteten die Türken das Feld. Townshend ordnete widerstrebend den Rückzug auf Kut-el-Amara an (Plan 3—T). Dort sah er sich bald von einer starken türkischen Armee eingeschlossen. Sein Gegner war der berühmte Generalfeldmarschall von der Goltz.

Im Dezember und Januar räumten die Briten die Halbinsel Gallipoli. Obwohl der Rückzug, sehr geschickt durchgeführt, keine Verluste brachte, war er doch das bittere Zugeständnis, daß auch hier ein mit großem Einsatz geführter Feldzug gescheitert war (Plan 3—U).

Im Jahre 1915 war das Kriegsglück ganz auf der Seite der Zentralmächte. Neue Siege schienen bevorzustehen, und sie standen in der Tat bevor.

III.

Die Operationen im Frühjahr 1916

Die großen Erfolge der Zentralmächte im Jahre 1915 verschafften ihnen die notwendigen strategischen Reserven zur Fortsetzung ihrer Offensive im Frühjahr 1916.

Ihr Plan war in großen Zügen der folgende:

Türkei — Halten der armenischen Front und Offensive in Mesopotamien.

Bulgarien — Halten der Salonikifront.

Österreich — Halten der Ostfront gegen Rußland und der Isonzofront gegen Italien, gleichzeitig eine starke Offensive gegen die letztgenannte Macht durch das Trentino hindurch.

Deutschland — Halten der Ostfront gegen Rußland, gleichzeitig Angriff auf die Franzosen an der Westfront und offensive Verwendung der Hochseeflotte gegen die Briten.

Die Zentralmächte erhofften die Entscheidung durch ihre vier Offensiven, die Alliierten dachten an offensive Unternehmungen jedoch nur noch in der Türkei. Während die Briten alle nur möglichen Anstrengungen machten, Kut-el-Amara zu entsetzen, sollten die Russen die armenische Front durchbrechen und Erzerum sowie Trapezunt in ihren Besitz bringen. In Europa sollte die englische Armee auf volle Stärke gebracht, die russische Armee neu aufgebaut werden. Dann endlich im Juli oder August sollte die große, gemeinsame Offensive der Briten, Franzosen, Italiener und Russen beginnen.

Die Eröffnung des Feldzuges der Zentralmächte wurde von Glück begünstigt, mit Ausnahme der Kaukasusfront. Unter erfolgreicher Führung des Großfürsten Nikolaus eroberten die Russen dort Erzerum (Plan 4—A). Ihr Erfolg wurde indessen überschattet durch die langwierigen, verlustreichen und vergeblichen Versuche der Briten, Townshend in Kut-el-Amara die dringend notwendige Hilfe zu bringen

(Plan 4—G). Am 21. Februar kam der überraschende und aufsehenerregende Sieg der Armee des Kronprinzen bei Verdun (Plan 4—C). Um dort den Druck zu mildern, der nach Falkenhayns Plan die Franzosen zum Weißbluten zwingen sollte, begannen die Russen unter dem Oberkommando des Zaren in den nördlichen Sektoren der Ostfront eine gewaltige, aber verfrühte Offensive. Sie wurden mit enormen Verlusten zurückgeschlagen, so daß die Hälfte der ganzen russischen Armee für den Rest des Jahres nicht mehr verwendbar war. Die ungeheuren Verluste dieses schlecht beratenen Unternehmens waren in erster Linie Ursache des russischen Niederbruchs.

Die Russen, dringend neuer Munition bedürftig, verlangten von der britischen Admiralität eine Offensive in die Ostsee hinein. Die Briten hielten dieser Forderung nicht mit Unrecht entgegen, daß sie nichts veranlassen könnten, solange die Hochseeflotte intakt sei. Immerhin wollten sie gewisse Maßnahmen durchführen, um die Deutschen zur Schlacht zu bringen.

Eine Reihe von tatkräftigen Vorstößen der Hochseeflotte, die später in den Einzelheiten geschildert werden sollen, hatte inzwischen die Nordsee stark in das Blickfeld der Briten treten lassen. Am 25. April hatte die Hochseeflotte ihre Stützpunkte verlassen und einen kühnen Vorstoß unternommen. Kreuzer beschossen die englische Küste zum erstenmal wieder seit 1914 (Plan 4—E). Der Hilfskreuzer „Möve" hatte eine sehr erfolgreiche Kreuzfahrt auf den Weltmeeren unternommen und 15 alliierte Schiffe versenkt. Wenn diese deutschen Erfolge auch nicht kriegsentscheidend waren, so übten sie doch eine niederschmetternde Wirkung auf die öffentliche Meinung in England sowohl wie im neutralen Ausland aus. Es wurde jetzt offensichtlich, daß die englische Marine nicht mehr im Nelsonschen Geiste geführt wurde.

Den Erfolgen der Zentralmächte hatten die Alliierten nur die Eroberung von Trapezunt am Schwarzen Meer entgegenzustellen (Plan 4—F). Aber dies bißchen an guter Nachricht wurde ausgelöscht, als die staunen- und unwillenerregende Mitteilung von der Kapitulation Townhends in Kut-el-Amara kam (Plan 4—G). Dieses Unglück machte einen Eindruck, der in keinem Verhältnis zu den geringen Zahlen der britischen Garnison dort stand, weil es zweifellos ein Beweis von Unfähigkeit zu sein schien. Das Ereignis, das so kurz nach der Räumung von Gallipoli kam, würde, so erwartete man, einen weitreichenden Einfluß auf die mohammedanische Bevölkerung des Ostens haben. Be-

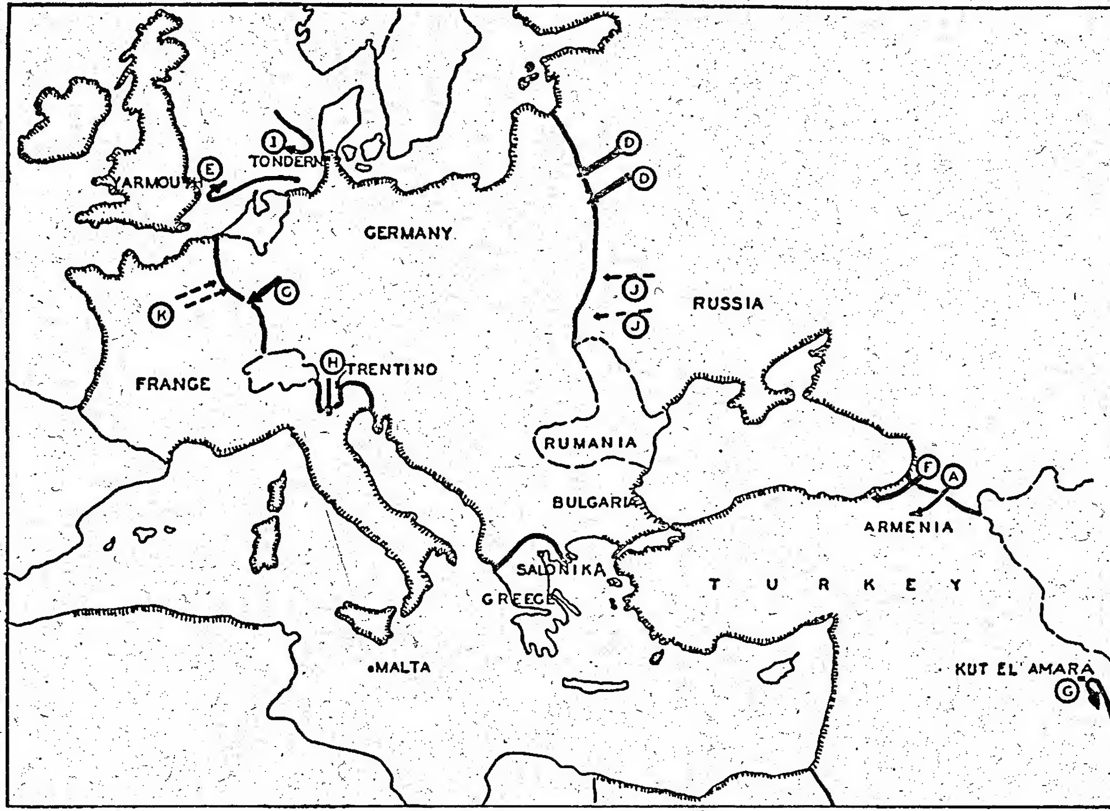
fürchtungen wurden laut, daß diese sich zum „Heiligen Krieg" gegen die Briten zusammenschließen würde.

Dazu kam noch die alarmierende Nachricht, daß die Österreicher am 2. Mai die italienische Trentinofront durchbrochen hatten (Plan 4—H). Die Deutschen hatten inzwischen ihren konzentrischen Angriff auf Verdun fortgesetzt und den Franzosen größere Verluste, als sie selbst erlitten, zugefügt. Falkenhayns Politik, die Franzosen zum Weißbluten zu bringen, begann Erfolg zu haben.

Die Briten und Franzosen verlegten ihre gemeinsame Offensive an der Somme auf einen früheren Zeitpunkt zwecks Abschwächung des furchtbaren Drucks auf Verdun. Trotz aller Hast konnte sie nicht vor Juli eingeleitet werden. Daher erklärte sich Brussilow in loyaler Unterstützung der Pläne der Alliierten bereit, die im Juli geplante Offensive in dem südlichen Sektor der russischen Front schon in den ersten Tagen des Juni zu beginnen. Sehr zweifelhaft blieb, ob dieser verfrühte Angriff wirksamer sein würde als die völlig gescheiterten russischen Offensiven des März und April.

Inzwischen hatten die Briten trotz all ihrer Schlauheit eine wichtige politische Gelegenheit verpaßt. Am 14. Februar hatte der kluge Lloyd George in London gelegentlich einer schwerwiegenden Besprechung mit Oberst House, unserem fliegenden Unterhändler und auswärtigen Gesandten, das bestimmte Versprechen erhalten, Amerika würde an der Seite der Alliierten in den Krieg eintreten, falls Deutschland mit den britischen Friedensbedingungen nicht einverstanden sein würde. Da bekannt war, daß Deutschland solche Bedingungen nie annehmen würde, hatte House die Vereinigten Staaten tatsächlich festgelegt, in den Krieg aktiv einzugreifen. Es scheint aber, daß House zum Unglück für die Alliierten seine Vollmacht etwas überschritten hatte. Lloyd George gibt an, Präsident Wilson hätte ein verhängnisvolles Wort hinzugefügt, das der vielversprechenden Intrige ein Ende bereitete.

Wir haben darauf hingewiesen, daß der deutsche Unterseebootskrieg die Entscheidung im Jahre 1915 nicht erbracht hatte. Überscharfe Proteste der Vereinigten Staaten hatten die Deutschen veranlaßt, ihr System des Angriffs auf Handelsschiffe ohne vorherige Warnung aufzugeben. Trotzdem waren sie imstande gewesen, durch Kriegführung nach den bestehenden Regeln des Völkerrechts und durch Minenunternehmungen Ergebnisse von bedeutender, wenn nicht ent-



Plan 4: Kriegshandlungen Anfang 1916.

scheidender Wichtigkeit zu erzielen. Ihr Unterseebootskrieg im Mittelmeer hatte dauernd besonders guten Erfolg.

General v. Falkenhayn verlangte zur Unterstützung seiner geplanten Verdun-Unternehmung die Wiederaufnahme des uneingeschränkten Unterseebootskrieges für den Anfang des Jahres 1916. Der Chef des Admiralstabes unterstützte dies mit Leidenschaft. Er ging sogar so weit, daß er versprach, die Unterseeboote würden Großbritannien in sechs Monaten zwingen, um Frieden zu bitten. Der deutsche Kanzler Bethmann-Hollweg legte sein Veto gegen den ganzen Vorschlag ein. Der übliche Streit zwischen Soldaten, Seeleuten und Staatsmännern nahm seinen Fortgang.

Noch während diese nie endenden Streitigkeiten andauerten, begab sich das folgenschwere Ereignis, daß Admiral v. Pohl am 18. Januar im letzten Stadium einer unheilbaren Krankheit sein Kommando niederlegte. Reinhard Scheer, obwohl nur Vizeadmiral, wurde Chef der Hochseeflotte. Scheer hatte 1914 die alten Linienschiffe des II. Geschwaders befehligt, dann wurde er zum Chef des III. Geschwaders ernannt, das aus den 8 modernsten Linienschiffen bestand. Sein Aufstieg begab sich also innerhalb der Flotte. Zu seinem Chef des Stabes machte er den sorgfältig und methodisch arbeitenden Kapitän v. Trotha, als Operationsoffizier wählte er den fähigen, von kühnem Unternehmungsgeist beseelten Kapitän v. Levetzow, der bis dahin Kommandant des Schlachtkreuzers „Moltke" war.

Scheer nahm am 1. Februar in Berlin an einer Konferenz über den Seekrieg teil. Das Ergebnis war:

1. Der uneingeschränkte Unterseebootskrieg sollte am 1. März begonnen werden.

2. Die Seestreitkräfte in der Ostsee sollten zugunsten der Hochseeflotte verringert werden.

3. Die Hochseeflotte sollte vermehrte Tätigkeit entwickeln.

Eine Flottenoffensive konnte sich nachstehender Formen bedienen: Minenunternehmungen, Luftschiffangriffe, von Zerstörern und Kreuzern auszuführende Überfälle, Bombardements der englischen Küste und Vorstöße mit der gesamten Flotte.

Was Unternehmungen der gesamten Flotte betraf, so war einleuchtend, daß die Deutschen mit einer Unterlegenheit im Verhältnis 4 zu 7 (dabei nicht mit eingerechnet die Harwich-, die Dover-Streitkräfte und das dritte Schlachtgeschwader) das Risiko einer durch-

gefochtenen Schlacht mit der Grand Fleet nicht laufen durften. „Das bestehende Kräfteverhältnis", schrieb Scheer, „verbietet uns, die Entscheidungsschlacht mit der konzentrierten britischen Flotte anzunehmen. Wir müssen verhindern, daß uns eine solche Entscheidung aufgezwungen wird."

Wenn auch eine durchgefochtene Schlacht geringe Hoffnung auf den Sieg bot, so hatte doch eine angriffsweise Verwendung der Hochseeflotte gewisse Aussichten auf kleinere Erfolge, die den Verlauf des Krieges günstig beeinflussen konnten. Z. B.:

1. Überraschung und Vernichtung einzelner Flottenteile der Briten.

2. Schädigung des Gegners durch Auslegen von Minen oder Unterseebootsfallen.

3. Druck auf die Moral des Feindes durch Bombardements der englischen Küste.

4. Zu guter Letzt Verhinderung der Grand Fleet an der Vermehrung ihrer Anti-Unterseebootsstreitkräfte.

Ergebnisse dieser Art zu erreichen, ohne selbst schwere Verluste zu erleiden, war gewiß eine schwierige Aufgabe für Scheer. Seine an Stärke und Geschwindigkeit unterlegenen Streitkräfte waren weit eher der Gefahr, von einer Übermacht zur Schlacht gestellt zu werden, ausgesetzt als die britischen. Ebenso konnte er, was Unterseeboots- und Minenfallen anbetraf, leicht mehr verlieren als gewinnen; denn jedesmal, wenn die Hochseeflotte in See ging oder in die Häfen zurückkehrte, hatte sie mit dieser Gefahr zu rechnen, und zwar in ihrer schlimmsten Form. Ganz abgesehen davon, daß die Bedrohung durch diese Waffen bei jeder Beschießung der englischen Häfen selbstverständlich in Kauf genommen werden mußte. Weiterhin waren eine Niederlage der Hochseeflotte oder auch nur große Verluste geeignet, in Deutschland eine Panik zu erregen, die sicherlich schlimmer gewesen wäre als der Druck auf England durch Beschießung einiger seiner, noch dazu geringe Bedeutung besitzenden Küstenstädte. Richtig ist, daß Scheer für eine gewisse Zeit die Aufmerksamkeit des Gegners von dem Handelskrieg der Unterseeboote ablenken konnte. Der Einsatz der Flotte für einen solchen zeitweiligen Vorteil konnte ihm indessen teuer zu stehen kommen.

Scheer rechnete bei seiner Offensive möglicherweise mit zwei Faktoren, die für einen Erfolg sprachen. Einmal hatte er den Vorteil der

Initiative. Aber dieser Vorteil wurde fast gänzlich zunichte durch die bemerkenswerte Leistungsfähigkeit des britischen Erkundungsdienstes, der bei Unternehmungen der deutschen Flotte stets rechtzeitig zu warnen wußte. Zu dem Erfolge der Briten auf diesem Gebiet trug allerdings viel sorglose und übermäßige Benutzung von funkentelegrafischen Signalen bei der Befehlserteilung auf deutscher Seite bei, sowie der Umstand, daß die Deutschen versäumt hatten, ihren Geheimcode rechtzeitig zu wechseln und besser geeignete Chiffriermethoden einzuführen. Dann verfügte Scheer über Luftschiffe zur Aufklärung auf See. Diese Fahrzeuge bewiesen aber bei jeder Gelegenheit, daß sie nur geringen praktischen Wert hatten. Meist verhinderte das Wetter ihren Gebrauch. Konnten sie aber wirklich einmal aufsteigen, so waren ihre Meldungen über gesichtete britische Streitkräfte häufig nicht nur wertlos, sondern tatsächlich irreführend. Die erfolgversprechenden Vorteile, mit denen Scheer möglicherweise rechnete, bestanden also in Wirklichkeit nicht.

Wenn auch sein Entschluß, die Hochseeflotte in ihrer Gesamtheit für offensive Unternehmungen zu verwenden, eine Risiko in sich barg, das in gar keinem Verhältnis zu den Erfolgen stand, die man vernünftigerweise erwarten konnte, so begrüßen wir doch die Kühnheit eines solchen Entschlusses. Denn die Kaiserliche Marine war eine zu wundervolle Schöpfung und zu großartige Organisation, um dauernd untätig und ohne jede Hoffnung auf Erfolg und Sieg zu bleiben. Schon aus moralischen Gründen mußten diese prachtvollen Menschen und Schiffe sich in der Schlacht mit ihren Feinden messen, bevor Tatenlosigkeit Menschen und Schiffe verkommen ließ.

Zunächst entsandte Scheer den Kreuzer „Rostock" mit der II., IV. und IX. Zerstörerflottille im Februar zu einer Streife in die Gegend der Doggerbank. Das Kanonenboot „Arabis" wurde dabei überrascht und vernichtet.

Unmittelbar nach Rückkehr der Streitkräfte von der Doggerbank erhielt Scheer für seine Unterseeboote die Erlaubnis, „mit Geschützen bewaffnete" Handelsdampfer ohne vorherige Warnung abzuschießen. Auf seinen lebhaften Protest gegen diese halbe Maßnahme wurde ihm bedeutet, das sei der erste Schritt zur Einleitung des uneingeschränkten Unterseebootskrieges. Offen war nur der Tag, an welchem dieser beginnen sollte.

Am 23. Februar besuchte der Kaiser die Flotte und billigte dabei Scheers offensive Pläne. Das war das Ende des früheren Systems, das alle offensiven Unternehmungen von der vorherigen Zustimmung des Kaisers abhängig gemacht hatte. Scheer schrieb: „Ich erhielt Freiheit der Handlung in den Grenzen, die ich selbst bestimmt hatte." Immerhin blieb der Zeitpunkt des Beginns des uneingeschränkten Unterseebootskrieges noch unbestimmt. Scheer fand sich mit der Lage ab und entsandte zwei Unterseeboote mit der Absicht, festzustellen, ob und welche Ergebnisse der neue Befehl haben würde. Ihre Kommandanten sahen sich fast unüberwindlichen Schwierigkeiten gegenübergestellt; denn ein getauchtes, von vorne anlaufendes Unterseeboot konnte unmöglich ausmachen, ob der angesteuerte Handelsdampfer mit Geschützen bestückt war oder nicht. Scheer entschloß sich, in der Zwischenzeit mit den Unternehmungen der Hochseeflotte zu beginnen.

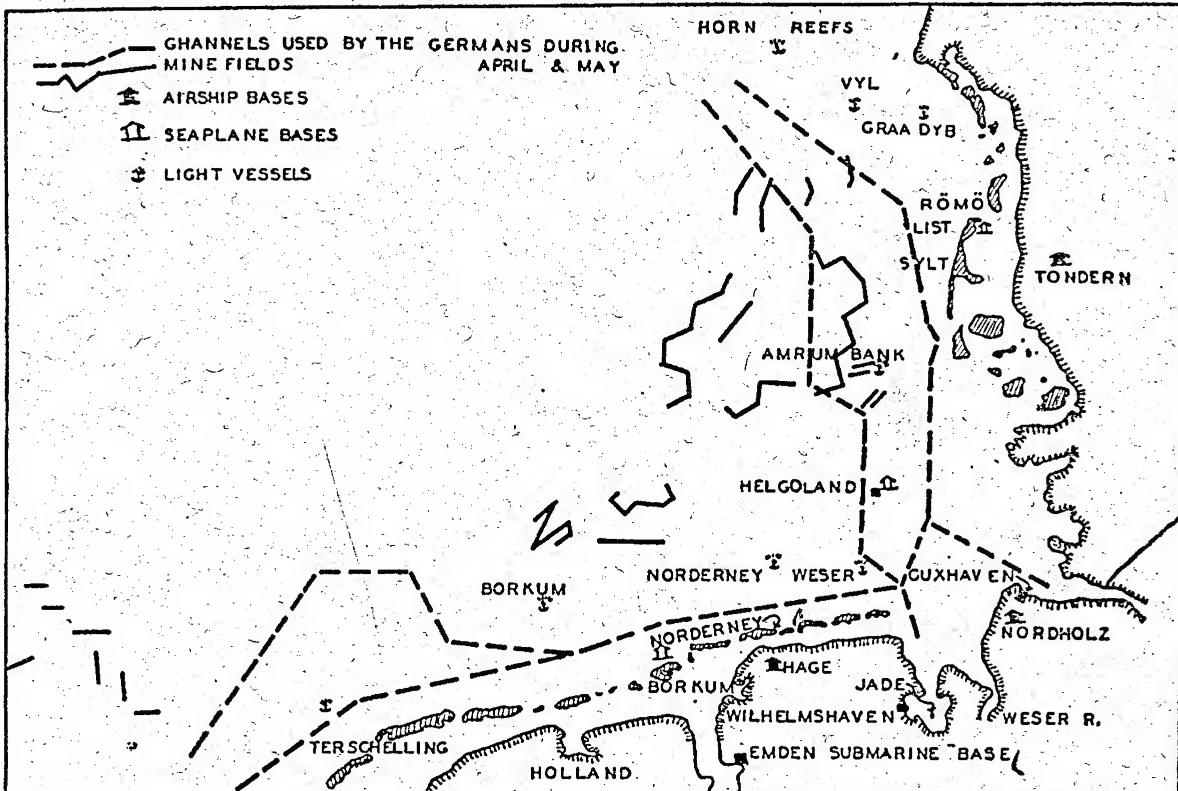
Zu derselben Zeit, als der Methodenwechsel für die Unternehmungen der Hochseeflotte eintrat, begann ein ähnlicher Vorgang auf der anderen Seite der Nordsee. Der russische Verbindungsoffizier bei der Grand Fleet, der tüchtige Kapitän v. Schoultz, machte gemäß Instruktion seiner Regierung den Vorschlag, die Grand Fleet möge versuchen, in die Ostsee einzudringen zwecks Öffnung des Seeweges, auf dem die Russen dann die heißersehnte Zufuhr von Munition aller Art bekommen könnten. Lord Balfour, der erste Lord der Admiralität, erwiderte, in der Sache könne nichts getan werden, solange nicht die Hochseeflotte geschlagen sei. Gleichwohl wurde bestimmt, die Grand Fleet solle versuchen, zu diesem Ziele zu kommen. Wir sehen also, daß beide Flotten eine Reihe von offensiven Unternehmungen einleiteten, die sich über die Monate März, April und Mai erstreckten. Bei ihrer Besprechung wird sich Gelegenheit zu manchen interessanten Erörterungen bieten.

Scheer eröffnete am 5. und 6. März die Offensive mit einem Vorstoß der Hochseeflotte. Das Gros, bestehend aus dem ersten und dritten Linienschiffsgeschwader mit einem Schirm von Leichten Kreuzern und Zerstörern, nahm Aufstellung an der holländischen Küste nahe Terschelling. Die Aufklärungsstreitkräfte, bestehend aus Schlachtkreuzern, Leichten Kreuzern und Zerstörern, stießen zwischen Yarmouth und der holländischen Küste nach Süden vor. Von Interesse ist, daß ein Luftschiff mit den Aufklärungsstreitkräften zusammen operierte und drei weitere die nördliche Flanke der Flotte deckten und dann eine An-

zahl Bomben auf britische Städte abwarfen. Zwölf Unterseeboote aus Flandern überwachten die englische Küste, bereit, alle britischen Schiffe beim Auslaufen aus ihren Stützpunkten anzugreifen.

Die Briten verfügten in Reichweite der konzentrierten deutschen Flottenteile nur über die Harwich-Streitkräfte. Die britische Admiralität berief alle auf Vorposten befindlichen Schiffe zurück und beauftragte Tyrwhitt mit einer räumlich beschränkten und vorsichtigen Erkundung. Das dritte Linienschiffsgeschwader, aus älteren Linienschiffen bestehend, war gerade von Rosyth mit Kurs auf die Mitte der Nordsee in See gegangen. Das Gros der Grand Fleet sollte in die Gegend der „Long Forties" (Breite 57—20, Länge 0°) gehen und eine Streife nach Süden durchführen. Für Jellicoe bestand bei diesen Maßnahmen selbstverständlich keine Aussicht, die Deutschen abzufangen; in seinem Buch erwähnt er überhaupt nicht, daß die Hochseeflotte in See stand. Gefechtsberührungen zwischen Überwasserstreitkräften kamen nicht vor, die deutschen Linienschiffe sichteten nur etliche Unterseeboote. Das beleuchtet einen der Nachteile, unter denen die Operationen der Hochseeflotte litten. Die Figuration der holländischen und dänischen Küste zwang die Deutschen in einen Sektor von nur 90°, den sie beim Auslaufen und bei der Rückkehr nach ihren Stützpunkten durchlaufen mußten. Dieser Sektor (Skizze I) war dicht beworfen mit deutschen sowohl wie mit englischen Minen. Die deutschen Minensucher konnten verständlicherweise nur drei Kanäle durch diese Minenfelder hindurch frei von Minen halten. Da den Briten diese Kanäle mit hinreichender Sicherheit bekannt waren, war es den englischen Unterseebooten möglich, die beschränkten Gebiete an den äußeren Enden der von Minen gesäuberten Kanäle zu überwachen. Das gab ihnen eine ausgezeichnete Gelegenheit, in Berührung mit deutschen Großkampfschiffen zu kommen, sobald letztere in See gingen. Besonders war es der Fall, sobald die Deutschen den einzigen nach Westen in Richtung auf Terschelling führenden Kanal benutzten.

Am 18. März berichteten die beiden Unterseeboote, die ausgesandt waren, um unter den neuesten Angriffsbefehlen ihr Glück zu versuchen, daß es ihnen nur gelungen sei, unwesentliche Erfolge zu erreichen. An demselben Tage kam die traurige Nachricht von dem Rücktritt des Großadmirals v. Tirpitz. Anscheinend hatte am 6. März eine endgültige Aussprache zwischen Bethmann-Hollweg und den



Skizze I: Die Anmarschwege zu den deutschen Heimathäfen.

4*

Marine- und Heeresführern stattgefunden. Es war zu einem Kompromiß gekommen. Es wurde beschlossen, britische Schiffe, Passagierdampfer ausgenommen, in der Kriegszone zu versenken. Der allgemeine, uneingeschränkte Unterseebootskrieg sollte jedoch aufgeschoben bleiben. Das war eine völlig abwegige Anordnung, denn es ist für jedermann, besonders aber für einen Unterseebootskommandanten, ausgeschlossen, zu unterscheiden, was ist Passagierdampfer und was nicht. v. Tirpitz wurde zu der unglückseligen Besprechung nicht einmal eingeladen und stellte daher sein wichtiges Amt zur Verfügung. Der Kaiser ernannte sofort einen Nachfolger. Für Deutschland blieb es eine der größten Tragödien des Krieges, daß sein fähigster Admiral, der mit seiner Person Deutschlands Seegeltungsbestrebungen verkörperte und tief von ihrer Notwendigkeit durchdrungen war, zu Beginn des Krieges nicht an die Spitze der Marine berufen wurde. Sein Rücktritt in das Privatleben zu einer Zeit, als sein Vaterland ihn am meisten brauchte, war nichts anderes als eine Katastrophe.

Der Rücktritt des stärksten Verfechters des uneingeschränkten Unterseebootskrieges zeigte klar, daß Bethmann-Hollwegs Politik obgesiegt hatte, und daß der Unterseebootskrieg aufgeschoben werden sollte bis in alle Ewigkeit. Da es unmöglich war, bei den bestehenden Anweisungen etwas entscheidendes mit den Unterseebooten auszurichten, beschloß Scheer, die Offensive mit der Hochseeflotte einzuleiten, unbekümmert um das große Risiko, das er damit in Kauf nahm.

Aber die Briten holten zum Schlage aus, bevor seine offensiven Unternehmungen ihren Anfang nehmen konnten. Sie hatten infolge der häufig wiederholten deutschen Luftschiffangriffe die Nerven verloren und beschlossen, mit Flugzeugen die Luftschiffhallen, die sie in Hoyer vermuteten, anzugreifen. Tatsächlich befanden sich dieselben in Tondern hinter der Insel Sylt. Der Flugzeugträger „Vindex" setzte auf offener See 5 Bombenflugzeuge aus. Der Flugzeugträger wurde gedeckt von den Harwich-Streitkräften und der Schlachtkreuzerflotte. Abgesehen von letzterer blieb die Grand Fleet im Hafen.

Der Flugzeugangriff begann in der Morgendämmerung des 25. März (Plan 4—J). Drei von fünf Flugzeugen gingen verloren. Das einzige Ergebnis des Angriffs war die Entdeckung, daß die Luftschiffhallen sich in Tondern und nicht in Hoyer befanden. Bei der Suche nach den verlorenen Flugzeugen in der Nähe der Insel Röm versenkten britische Zerstörer zwei deutsche Fischdampfer. Die deutschen Flug-

zeuge der Station List auf der Insel Sylt griffen ihrerseits die Zerstörer an. Wenn auch ihre Bomben nicht trafen, so rammte doch während des Angriffs der Zerstörer „Laverock" beim Ausweichen die „Medusa" und setzte dabei ihre Geschwindigkeit auf acht Seemeilen herab. Die Zerstörer wurden dann noch von weiteren Flugzeugen aus Helgoland ohne Erfolg mit Bomben beworfen. Tyrwhitt ließ den havarierten Zerstörer den ganzen Tag über schleppen. Beatty schloß zu seiner Deckung heran, da man erwartete, daß die Deutschen auslaufen würden.

Scheer hatte zum Glück für die Briten die Situation nicht erkannt, obwohl die Briten viele Funksprüche ausgesandt hatten, von denen sie befürchten mußten, daß die Deutschen sie auffangen und dechiffrieren würden. Aber Scheer erfuhr nichts davon, daß die heißersehnte Gelegenheit, unterlegene britische Streitkräfte zu schlagen, endlich da war. Er entsandte daher nur einige Kreuzer und Zerstörer. Einer der letzteren lief auf eine Mine und sank.

Als das Wetter am Abend sehr stürmisch wurde, gab Tyrwhitt den Befehl, die „Medusa" zu versenken. Kurz darauf stießen zwei deutsche Zerstörer alten Typs auf drei Schiffe des 5. Leichten Kreuzergeschwaders. Beide Parteien fuhren selbstverständlich abgeblendet, aber die deutschen Zerstörer verrieten ihre Anwesenheit durch Schornsteinbrände, ein bekannter Nachteil der kohlenverfeuernden Schiffe beim Laufen hoher Fahrt. Die „Cleopatra" brachte einen deutschen Zerstörer durch Rammen zum Sinken, wurde dann aber selbst von einem anderen Schiff ihres Verbandes, der „Undaunted", gerammt. Letztere drückte sich den Bug ein und konnte nur noch 6 Seemeilen laufen. Tyrwhitts Lage wurde sehr kritisch; denn die Schlachtkreuzerflotte stand 50 Seemeilen ab. Gleichwohl erfuhr Scheer nichts von der Havarie der „Undaunted", er rief seine Streitkräfte durch Funkspruch zurück wegen immer mehr zunehmenden Seegangs. Gegen 11 Uhr abends fing die Admiralität dieses hochwichtige Signal auf und gab es an Tyrwhitt weiter. Ebenso war sie in der Lage, letzterem mitzuteilen, daß die deutschen Kreuzer erst am nächsten Morgen wieder in See gehen würden.

Am 26. früh ging die gesamte Hochseeflotte auf Suche nach den englischen Streitkräften. Die Admiralität, auch hierüber richtig informiert, befahl Tyrwhitt auf Beatty zu sammeln und wies Jellicoe an, mit der Schlachtflotte östlich der „Long Forties" eine Aufnahme-

stellung einzunehmen. Beatty dampfte gegen haushohe See, um Tyrwhitt zu erreichen und die „Undaunted" zu decken. Eine Zeit lang schien es, als ob die Hochseeflotte bei Horns Riff mit Tyrwhitt und Beatty in Gefechtsberührung kommen müßte. „Eine Schlacht schien unvermeidlich", gibt Corbett zu, „und sie mußte beginnen, lange bevor unsere Schlachtflotte zur Stelle sein konnte." Scheer wußte zum sehr, sehr großen Glück der Briten weder etwas von der havarierten „Untaunted", noch daß er jetzt eine wundervolle Gelegenheit hatte, unterlegene Kräfte zu schlagen.

Die Deutschen hätten sehr wohl einen glänzenden Erfolg erringen können, wenn ihre Dechiffrierungsstelle in Neumünster imstande gewesen wäre, Scheer auch nur den zehnten Teil der Informationen zukommen zu lassen, die die Briten über die Bewegungen seiner Streitkräfte hatten.

Die ganze Begebenheit zeitigte gewisse Folgen und Erfahrungen, die sich in der Skagerrakschlacht bemerkbar machen sollten. Sie verdient daher nähere Betrachtung. Ein Punkt, der unser Interesse erregt, ist, daß die Admiralität wiederholt Befehle an Tyrwhitt und Beatty erließ und so die taktische Leitung weit entfernter Flottenteile in die Hand nahm, dies ohne die leiseste Ahnung von der wirklich bestehenden Lage zu haben. Jellicoe, der dem Namen nach Vorgesetzter Beattys war, gab überhaupt keinen Befehl. Ein weiterer Punkt ist, daß das Bombenabwerfen auf eine Luftschiffhalle und der damit erreichte Erfolg in gar keinem Verhältnis dazu steht, daß dabei das Risiko des Verlustes sehr bedeutender Flottenteile in Kauf genommen wurde. Die Schlachtflotte hätte während der ganzen Unternehmung zur sofortigen Unterstützung in der Nähe letzterer bereit stehen müssen. Dann hätte sie zwei Zwecken dienen können, einmal dem Schutz der vorgeschobenen Streitkräfte, ferner hätte sie die Hochseeflotte zum Schlagen bringen können, sobald diese sich aus dem Hafen herauslocken ließ. Es war reine Glückssache für die Briten, daß die Unternehmung nicht mit einem Desaster endete. Ein dritter Punkt, der unser Interesse verdient, ist die fast unglaubliche Sorglosigkeit der Deutschen, mit der sie weit öfter als notwendig Funksprüche abgaben und dabei noch eine derart unsichere Chiffrierung derselben anwendeten, daß die Briten alle notwendigen Informationen über ihre Absichten im voraus besaßen. Bei Beginn des Krieges war eins der deutschen Codebücher den Russen auf dem Wrack der „Magdeburg" in die Hände

gefallen. Es hat den Anschein, als ob in der ganzen langen Kriegszeit ein neues Codebuch nicht herausgegeben wurde. Falls bessere, häufig wechselnde Chiffrierung selbst in Verbindung mit dem alten Codebuch angewendet worden wäre, hätten die Briten zum mindestens weit längere Zeit gebraucht, um ihre Informationen zu erlangen. Die Briten hatten ferner einen ausgesprochenen Vorteil dadurch, daß sie im Besitz einer beträchtlichen Anzahl von Funkpeilstationen waren. Diese waren in der Lage, jedes funkende Schiff einzupeilen. Eine Anzahl dieser Stationen, über die ganze, lange englische Küste verteilt, konnte gleichzeitige Peilungen derselben Funkstation vornehmen und dadurch die Position des betreffenden Schiffes mit genügender Sicherheit festlegen. Soviel wir wissen, hatten die Deutschen zu dieser Zeit noch keine Peilstationen. Selbst wenn sie solche gehabt hätten, würde die geringe Ausdehnung ihrer Küste ihnen nicht erlaubt haben, die Positionen der englischen Schiffe hinreichend genau festzustellen, weil der Winkel zwischen den Peilungslinien der einzelnen Stationen naturgemäß zu klein war.

Als die geschilderten großen Ereignisse sich bei Kap Horn abspielten, trug sich auch im englischen Kanal eine Begebenheit von weittragender Folge zu. Nachdem die Bindungen und Hemmungen für die Unterseeboote etwas gelockert waren, hatten sich die Ergebnisse des Unterseebootskrieges im Laufe des Jahres nach und nach gesteigert. Während dieser Periode waren nach Lloyd George die Schiffahrtsverluste in Tonnen die folgenden: Januar 62 288; Februar 75 860; März 99 090.

Im April stieg die Zahl der Versenkungen rapide. Seitdem die Deutschen alle Schiffe mit Ausnahme der Passagierdampfer ohne Warnung angriffen, mußte die Katastrophe früher oder später kommen. Am Nachmittag des 24. März torpedierte das zur Flandern-Flottille gehörige „U 29" ohne vorherige Warnung den britischen Trajektdampfer „Sussex". Nicht allein waren amerikanische Bürger an Bord, sondern auch zwei Spanier fanden den Tod. Der deutsche Kanzler handelte angesichts dieser Situation mit einem einzig dastehenden Mangel an diplomatischer Geschicklichkeit. Zunächst behauptete er, eine Mine trage die Schuld an dem Unglück. Dann wurde zugegeben, daß ein Unterseeboot die Hand im Spiele gehabt hätte. Demnächst wurde behauptet, der Kommandant des Unterseebootes hätte die „Sussex" für ein Truppentransportschiff gehalten. Schließ-

lich sollte letztere mit einem neuen Minenleger verwechselt worden sein. Der Präsident der Vereinigten Staaten verlor bei diesen sich widersprechenden Entschuldigungen die Nerven und richtete eine scharfe Note an die deutsche Regierung. Sie stellte Deutschland vor die Wahl des Einstellens des Unterseebootskrieges oder des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen. Am 20. April kam die Note, die in Wirklichkeit ein Ultimatum bedeutete, in Berlin an. Sofort wurde eine Konferenz einberufen. Falkenhayn und Holtzendorf, der Chef des Admiralstabes, waren gegen jede Konzession, aber der Kaiser trat der Ansicht Bethmann-Hollwegs bei. Holtzendorf gab Scheer auf, den Unterseebootskrieg streng nach den Regeln des Völkerrechts zu führen. Scheer rief daher, wie wir gesehen haben, seine U-Boote am 25. April zurück. Das war ein tödlicher Schlag für den Unterseebootskrieg, der sich so erfolgreich gestaltet hatte. Im April hatte der Verlust der britischen Schiffahrt die imponierende Höhe von 141 193 Tonnen erreicht, trotz der Zurückberufung der Boote am 25.

Als Scheer diesen Befehl herausgab, befand er sich mit der Hochseeflotte in See zu einer Unternehmung von großer Bedeutung, die wir jetzt in ihren Einzelheiten beschreiben werden.

IV.

Vorbereitungen für die Unternehmung vom 25. April

Die Hochseeflotte hatte bis Mitte Mai ihre Unternehmungen, abgesehen von dem sorglosen Gebrauch der Funkentelegrafie, recht geschickt durchgeführt, ohne jedoch eine ernsthafte Gefechtsberührung mit dem Feinde erreicht zu haben. Ebensowenig hatten die Operationen der Grand Fleet Erfolge gezeitigt. Nunmehr leiteten beide Oberbefehlshaber Operationen großen Stiles ein, die früher oder später zu einem Zusammenstoß beider Flotten führen mußten. Beinahe wäre es dazu während der hochinteressanten Operationen, die in dem Vorstoß vom 25. April gipfelten, gekommen.

Der deutsche Generalstab hatte den Entschluß gefaßt, die für den 24. April geplante Irische Revolution zu unterstützen. Dementsprechend sollte der Admiralstab die Landung des Irenführers Sir Roger Casement mit 10 deutschen Maschinengewehren und 20 000 russischen Gewehren an der Irischen Küste bewerkstelligen. Die Unternehmung wurde, soweit die Marine in Betracht kam, sehr geschickt vorbereitet und durchgeführt. Der Handelsdampfer „Libau" wurde mit einer sorgfältig ausgesuchten Besatzung unter Führung des fähigen Leutnants Spindler bemannt. Als norwegischer Dampfer „Aud" getarnt, nahm er Waffen und Munition über. Die „Libau" ging von Warnemünde in der Ostsee am 10. April in See, passierte das Skagerrak und entging der Kontrolle der zwischen Schottland und Norwegen patrouillierenden englischen Geschwader. Am 15. ging „U 19" mit dem unglücklichen Sir Roger Casement und zwei anderen irischen Führern an Bord von „Helgoland" in See. „U 19" sollte die „Libau" bei Tralee in Irland treffen.

Der letzte Vorstoß Scheers hatte ihn weit in die südliche Nordsee geführt. Er plante nun eine Demonstration bis an die englische Küste selber, die mit der Irischen Revolution zusammenfallen sollte.

Die Briten arbeiteten ihrerseits an drei Plänen. Die Grand Fleet sollte am 21. April eine Demonstration in das Kattegat hinein machen, damit die Russen nach Aufbruch der Eisdecke an der Erneuerung ihrer Minenfelder nicht gehindert würden. In Dover bereitete Admiral Bacon das Auslegen einer ausgedehnten Minen- und Unterseebootsnetzsperre an der belgischen Küste für den 24. vor. Jellicoe beabsichtigte, am 4. Mai einen zweiten Angriff auf den Luftschiffstützpunkt Tondern zu machen.

Der deutsche Erkundungsdienst hatte gewisse Nachrichten über die britischen Vorbereitungen erhalten, aus denen Scheer schloß, daß Tondern etwa Mitte April angegriffen werden sollte. Er begann daher am 13. mit seinen Abwehrmaßnahmen. Die Vorpostenlinien wurden auf eine Stärke von 4 Zerstörer-Flottillen gebracht. Die ganze übrige Flotte, ausschließlich des Flaggschiffs des Führers der Unterseeboote, der „Hamburg", lag in Bereitschaft auf den Außenreeden. Da bis zum 19. kein feindlicher Angriff erfolgt war, ließ Scheer den größeren Teil seiner Linienschiffe und Kreuzer auf den inneren Reeden Brennstoff für den Vorstoß an die englische Küste ergänzen.

Am 20. ging eine britische Kreuzergruppe nach dem Kattegat mit dem Auftrag, Handelskrieg zu führen, bewaffnete Fahrzeuge anzugreifen und feindliche Streitkräfte, die sie vielleicht aus den Stützpunkten der Nordsee auf sich ziehen würde, zum Gefecht zu stellen. Drei Unterseeboote wurden an die Ausgänge der Ostsee beordert.

Die deutschen Flugzeuge, die wie üblich die Helgoländer Bucht absuchten, sichteten im Laufe des 20. keine feindlichen Streitkräfte. Die Beobachtungsstation auf der Insel Baltrum meldete ein feindliches Unterseeboot. Die I. Halbflottille, eine Hilfsminensuchdivision und alle verfügbaren Flugzeuge jagten dasselbe ohne Erfolg. Am Abend stieß die IX. Flottille von List in nordwestlicher Richtung nach Horns Riff vor.

In der Morgendämmerung des 21. ging die IV. Aufklärungsgruppe, aus vier Leichten Kreuzern bestehend, bis zu einer Position südlich Amrum-Bank. Dicht dahinter standen zwei Schlachtkreuzer in Aufnahmestellung. Während des Tages sichteten weder die Zerstörer und Kreuzer noch die Flugzeuge etwas vom Feind. Um 3 Uhr nachmittags meldete die Funkstation Neumünster, daß gemäß einer entzifferten Depesche ein britisches Detachement, dem Schlachtschiffe und Kreuzer angehörten, am Abend des 20. den Firth of Forth verlassen

und die Insel May am Eingang des Firth mit Kurs OSO (100°) passiert hätte. Offenbar bezog sich diese Mitteilung auf die für das Kattegat bestimmten Kreuzerstreitkräfte, aber auffallenderweise führte der gemeldete Kurs nach Horns Riff.

Scheer nahm an, die Briten würden den längst erwarteten Angriff auf Tondern beginnen, dies um so mehr, weil das Wetter jetzt günstig war. Er beschloß, die Hochseeflotte südlich Horns Riff zu versammeln. Entsprechend gingen gegen 8 Uhr abends die Aufklärungsgruppen I und II mit zwei schnellen Zerstörer-Flottillen zur Aufklärung nach Horns Riff (Plan 5—A). Um 10 Uhr abends folgte das Gros (Plan 5—B). Die Unterseeboote „U 20" und „U 32" liefen aus der Ems und nahmen am westlichen Zugang zur Helgoland-Bucht Aufstellung (Plan 5—C). Eine Menge von Funksprüchen wurden zur Einleitung dieser Bewegungen abgegeben, was bei geeigneten Vorkehrungen überflüssig gewesen wäre.

Der britischen Admiralität war bekannt, daß in der vergangenen Woche die Hochseeflotte für eine Offensivunternehmung in Bereitschaft gelegen hatte. Am Abend des 21. glaubte man aus aufgefangenen Funksprüchen entnehmen zu können, daß die Deutschen in See gingen. Zu welchem Zweck, konnte freilich nicht festgestellt werden. Die Kattegatunternehmung wurde sofort abgesagt, die gesamte Grand Fleet erhielt von der Admiralität den Befehl, in See zu gehen. Sie sollte am frühen Morgen des 22. April 100 Seemeilen östlich von Aberdeen stehen, die Schlachtkreuzerflotte 40 Seemeilen vorgeschoben in Richtung auf die deutschen Stützpunkte. Das dritte Linienschiffgeschwader und das dritte Kreuzergeschwader sollten sich so aufstellen, daß beide im Bedarfsfalle leicht zur Unterstützung der Schlachtflotte heranschließen konnten. Die Grand Fleet ging wie üblich prompt in See (Plan 5—D). Die Deutschen erhielten davon keinerlei Kenntnis.

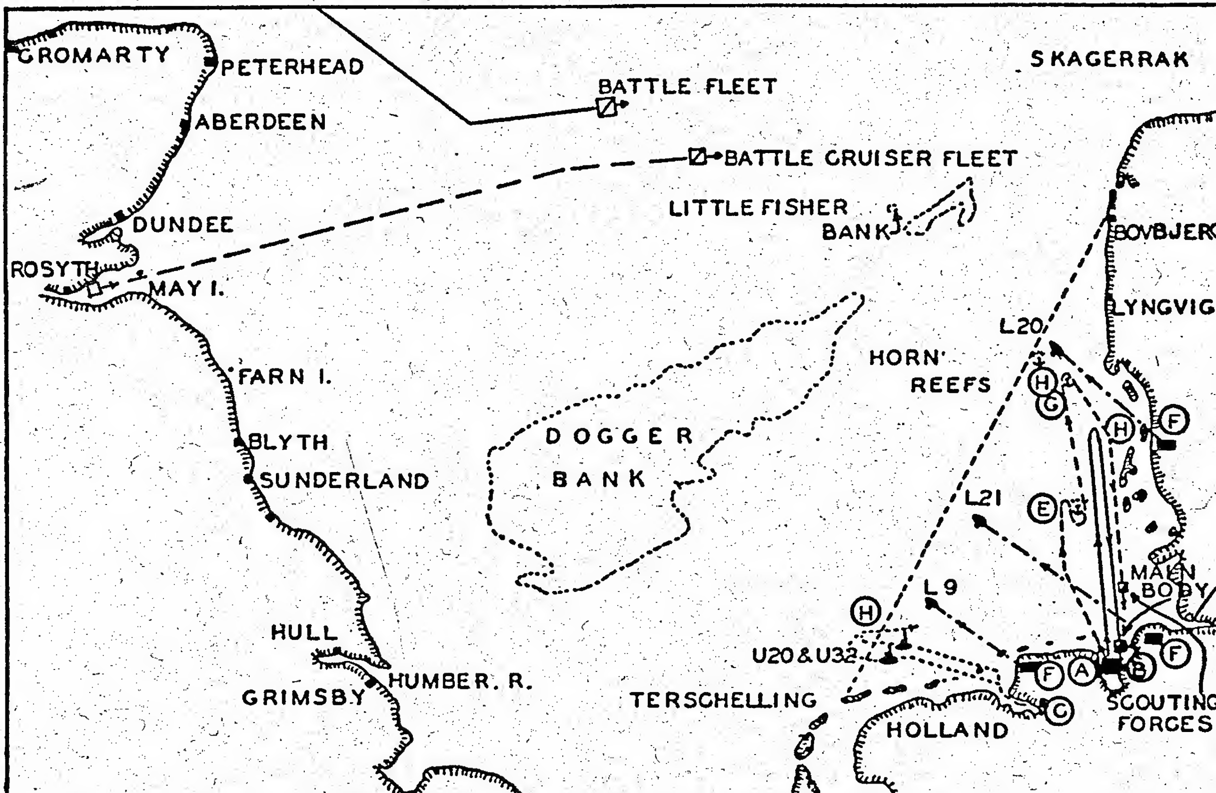
Ihre Aufklärungsstreitkräfte waren zur Deckung von Tondern auf dem Vormarsch nach Horns Riff. Um Mitternacht lief das Flaggschiff der II. Aufklärungsgruppe, die „Graudenz", 15 Seemeilen südwestlich von Amrum-Bank-Feuerschiff auf eine Mine (Plan 5—E). Nachdem der Admiral seine Flagge auf „Pillau" gesetzt hatte, kehrte das havarierte Schiff in den Hafen zurück. Es war nun erwiesen, daß der von Minen gesäuberte Kanal westlich Amrum-Bank doch unbefahrbar war; die Aufklärungsstreitkräfte gingen daher auf Südkurs,

rundeten das Feuerschiff und setzten ihre Fahrt nach Norden in dem gesäuberten Kanal östlich Amrum-Bank fort.

Um 2.30 Uhr morgens am 22. stiegen die Luftschiffe „L 20", „L 21" und „L 9" aus Tondern, Nordholz bzw. Hage auf zur Aufklärung der Zugänge der Helgoländer Bucht bei Tageslicht (Plan 5—F). Um 4.25 Uhr sichteten die I. und II. Aufklärungsgruppe Unterseeboote südlich von Vyl-Feuerschiff, bzw. sie glaubten, solche zu sichten (Plan 5—G). Zu dieser Zeit hatten die Luftschiffe bereits gemeldet, daß sich innerhalb der Linie Terschelling—Bovberg keine feindlichen Streitkräfte befänden. Falls die britischen Streitkräfte, die am Abend des 20. Rosyth verließen, wirklich Tondern ansteuerten, so hätten sie jetzt in Sicht sein müssen. Es erschien daher überflüssig, die Hochseeflotte weiter vorstoßen zu lassen. Ihre Schiffe wären nur Unterseebootangriffen ausgesetzt gewesen, ohne die Möglichkeit, einen ihrem Einsatz entsprechenden Erfolg zu erreichen. Um 4.40 Uhr erhielten alle Schiffe einschließlich der beiden Unterseeboote Befehl, auf die Außenreeden zurückzukehren (Plan 5—H). Auf dem Rückmarsch meldete „Frankfurt" den Angriff eines Unterseebootes. Gegen 6 Uhr wurden die Luftschiffe, wie das so oft vorkam, wegen aufkommenden schlechten Wetters zurückberufen.

Bereits am Morgen des 22. gab die Admiralität Jellicoe bekannt, daß die deutschen Schlachtkreuzer bis Horns Riff, die Linienschiffe bis Lister Tief vormarschiert, daß aber alle Schiffe jetzt auf dem Rückmarsch nach ihren Stützpunkten seien. Die Leistungsfähigkeit des englischen Nachrichtendienstes war damit erneut unter Beweis gestellt. Dieser bemerkenswerte Erfolg in der Feststellung der Bewegungen des Gegners war aber nur möglich durch die unglaublich sorglose Handhabung des deutschen Funkdienstes. Das Versagen der deutschen Marine hinsichtlich der Anwendung der elementarsten Vorsichtsmaßregeln bei Abgabe von Funksignalen ist um so auffallender, als nur eine ähnliche Nachlässigkeit der russischen Generale es Hindenburg ermöglicht hatte, seinen entscheidenden Sieg bei Tannenberg zu erringen. Die Admiralität regte angesichts der veränderten Lage an, Jellicoe solle Leichte Kreuzerstreitkräfte nach dem Skagerrak entsenden, die Grand Fleet solle als Rückhalt folgen.

Jellicoe folgte dieser Anregung, die nichts anderes als ein Befehl war, und schickte um 2.30 Uhr nachmittags das vierte Leichte Kreuzergeschwader mit drei Zerstörern nach dem Skagerrak (Plan 6—A). Es



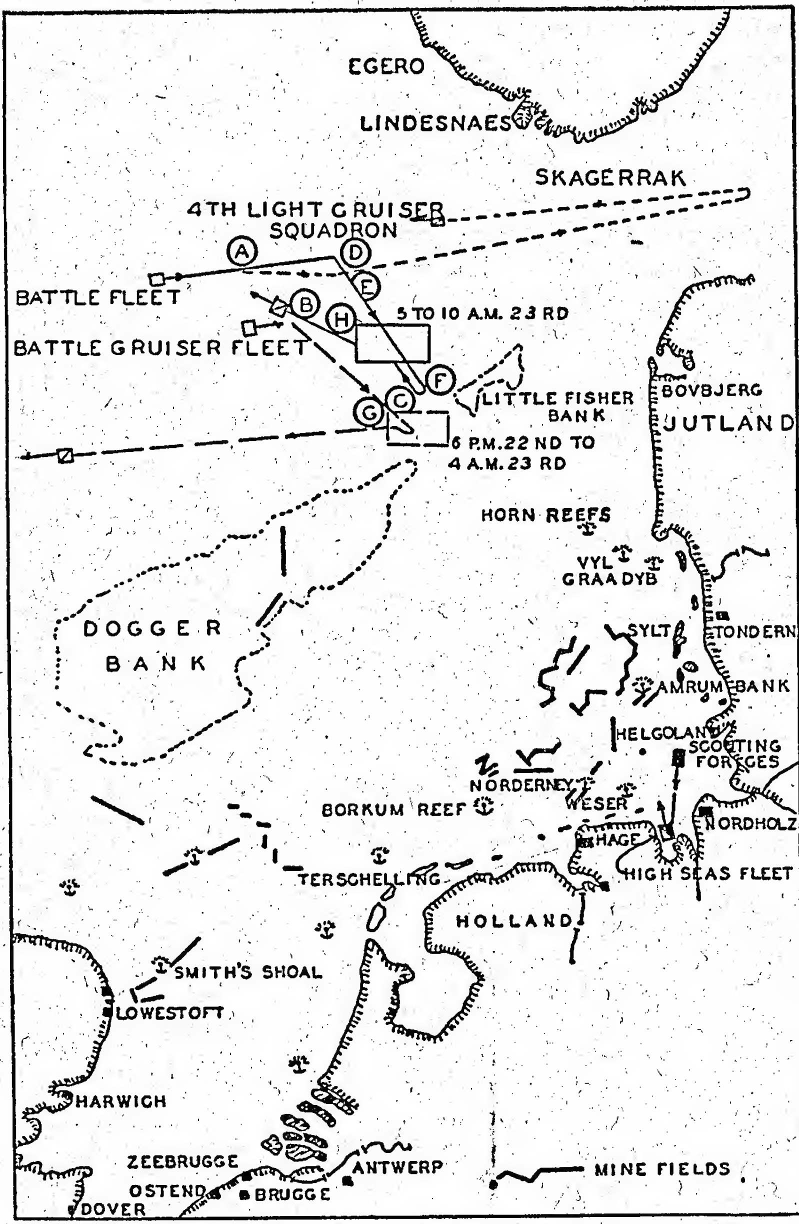
Plan 5: Die Operationen vom 21. April mittags bis zum 22. April mittags.

sollte bei Tagesanbruch am 23. bei dem Skaw (Kap Skagen), dem nördlichsten Punkt von Dänemark, stehen und von dort nach Westen aufklären. Er beschloß, eine Bereitschaftsstellung bei Horns Riff in der Frühe des 23. einzunehmen, in der Hoffnung, daß diese Demonstration die Hochseeflotte zum Auslaufen veranlassen würde. Er befahl der Schlachtkreuzerflotte, bis nach Horns Riff vorzustoßen, und behielt östlichen Kurs mit der Schlachtflotte zwecks Einnahme der Aufnahmestellung bei (Plan 6—B).

Beatty traf um 3 Uhr nachmittags am 22. geringe Sichtigkeit an, bald darauf herrschte dicker Nebel. Um 6 Uhr nachmittags rammten sich die Schlachtkreuzer „Australia" und „New Zealand" (Plan 6—E). Beide Schiffe erlitten böse Beschädigungen. Nachdem sie nach Rosyth detachiert waren, kreuzte Beatty in etwa 75 Meilen nordwestlich (302°) von Horns Riff, mit der Absicht, bei Tagesanbruch sich dem Feuerschiff zu nähern.

Die Schlachtflotte mit vorgeschobenen Kreuzergeschwadern steuerte kurz vor Anbruch der Dunkelheit gegen 8 Uhr abends mit Kurs 149° auf Horns Riff zu (Plan 6—D). Um 10 Uhr abends geriet sie ebenfalls in dichten Nebel. Bald darauf kam das Linienschiff „Neptune" in Kollision mit einem Kauffahrteischiff. Im Laufe der Nacht erkannte Jellicoe, daß es unklug sein würde, sich bei so dickem Wetter der dänischen Küste zu nähern. Er ging daher um 4.30 Uhr westlich von der kleinen Fischer-Bank auf nördlichen Kurs. Obwohl besondere Signale für Kursänderungen, geschwaderweise von der Queue der Flotte beginnend, vorgesehen waren, boten die Zerstörer „Garland", „Ambuscade" und „Ardent" das seltene Schauspiel einer dreifachen Kollision. „Ardent" mußte danach über das Heck geschleppt werden. Begreiflicherweise war der Oberbefehlshaber nicht sehr erfreut über die zahlreichen Kollisionen, in deren Zeichen der Nachtmarsch gestanden hatte. Selbst wenn man die Schwierigkeiten der Navigierung einer großen Flotte im Nebel in Rechnung zieht, waren sie denn doch bei weitem zu zahlreich. Bei meiner großen Erfahrung in der Navigierung unserer eigenen Flotte bei Nebel und dickem Wetter darf ich mir diese Kritik wohl erlauben.

Jellicoe hatte einen zweiten Vormarsch auf Horns Riff am 24. in ernste Erwägung gezogen; der geringe Aktionsradius der Zerstörer hätte indessen Schwierigkeiten bei der Durchführung gemacht. Da, wie er hörte, auch in der Helgoländer Bucht alles ruhig blieb, sah er



Plan 6: Die Operationen vom 22. April mittags bis zum 23. April mittags.

davon ab. Das war ein großes Glück für Scheer; denn falls Jellicoe noch einen weiteren Tag in der Nähe von Horns Riff geblieben wäre, hätte er es leicht gehabt, der Hochseeflotte bei Terschelling den Rückweg zu verlegen und dabei die vielleicht nie wiederkehrende Gelegenheit gefunden, sie zu schlagen.

Anscheinend wurde die Schlachtkreuzerflotte am 23. bald nach 4.30 Uhr morgens detachiert (Plan 6—G), sie kam in Rosyth an demselben Tage um 8.30 Uhr abends an. Sie muß dabei also 18 Seemeilen Durchschnittsfahrt gelaufen haben, selbst wenn sie 4.30 Uhr vormittags pünktlich den Rückmarsch angetreten hat. Die Schlachtflotte selbst kreuzte zum Schutz der havarierten Zerstörer noch einige Zeit westlich der kleinen Fischerbank. Wahrscheinlich trat sie den Rückmarsch gegen 10 Uhr vormittags an (Plan 6—H). Sie traf in Scapa am 24. um 6 Uhr früh ein.

Etwa am 17. April bekam Admiral Bayly, Befehlshaber in Queenstown (Irland), die Warnung, daß gegen Ostern eine irische Revolution ausbrechen würde und die Deutschen versuchen würden, Waffen zu landen. Das war ein neuer Beweis für die unheimliche und staunenswerte Leistungsfähigkeit des englischen Nachrichtendienstes. Bayly ließ seine bewaffneten Fischdampfer die Küste abpatrouillieren. Außerdem wurden ihm am 20. April Kreuzer „Gloucester" und vier Zerstörer als zeitweilige Verstärkung unterstellt.

Die „Libau" hatte inzwischen am 12. April die Nordsee auf dem Wege zwischen Schottland und Norwegen verlassen. Sie lief ganz nach Norden und erreichte die Gewässer bei Island am 17. Leutnant Spindler drehte dann nach Süden auf die irische Küste zu. Pünktlich um 4 Uhr nachmittags am 20. traf er in Tralee Bucht, dem mit „U 19" verabredeten Treffpunkt, ein. Das Unterseeboot kam in der Nacht an, konnte aber die „Libau" nicht finden, wahrscheinlich weil beide Fahrzeuge nicht wagen konnten, Lichter zu zeigen. Casement und seine beiden Begleiter wurden von „U 19" an Land gesetzt; er benahm sich zu seinem Unglück so fahrlässig, daß er bald verhaftet wurde. Aber was schlimmer war, Spindler konnte keine Verbindung mit den Iren bekommen, um seine Ladung abzuliefern. Möglicherweise waren britische Agenten nicht ganz unschuldig daran.

Am nächsten Morgen um 5 Uhr kamen der Kapitän und sechs Mann eines bewaffneten Fischdampfers an Bord der „Libau". Spindler spielte seine Rolle so gut, daß er das Vertrauen des briti-

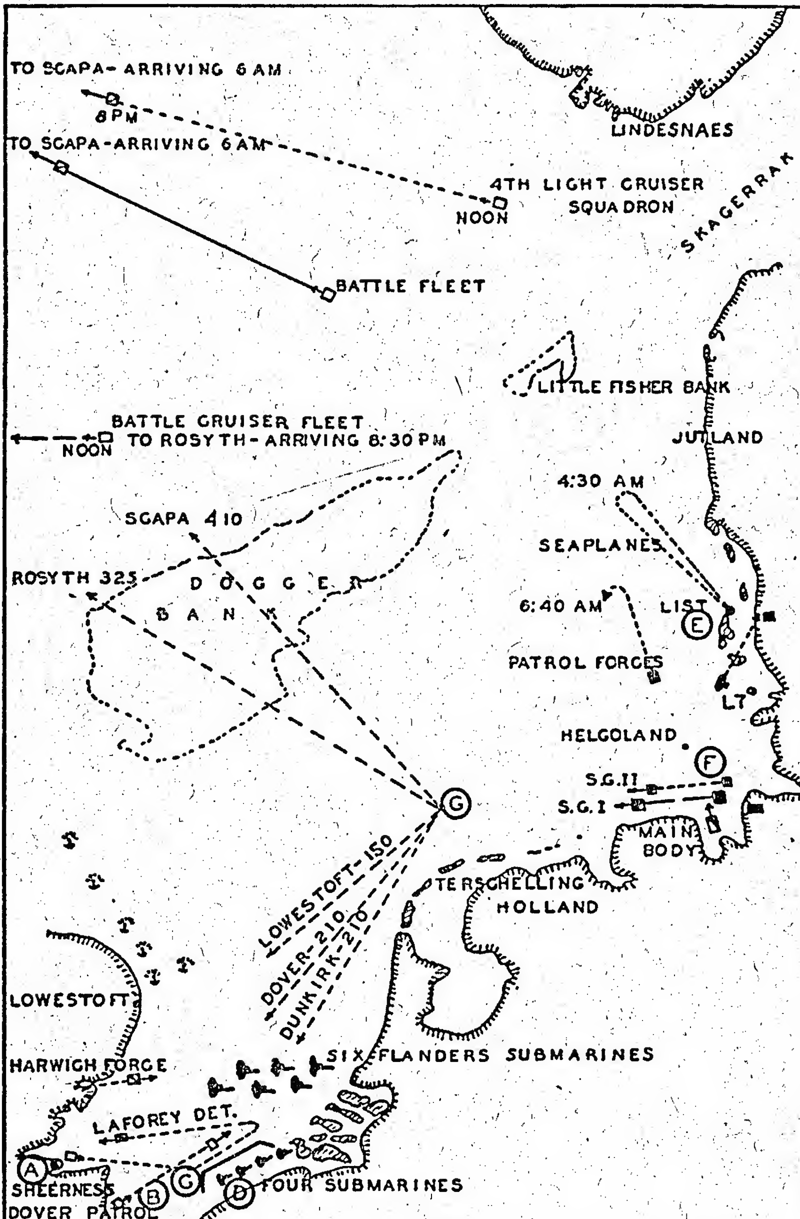
schen Offiziers gewann, der ihm erzählte, er befinde sich auf der Suche nach einem deutschen Dampfer mit Munition für die Iren. Aber die Verhaftung und Entdeckung Casements erregte doch Verdacht bei den Briten. Der Hilfskreuzer „Bluebell" erschien und befahl der „Libau", ihm nach Queenstown zu folgen. Unterwegs schlossen sich sechs Vorpostenboote und ein Detachement Zerstörer der Eskorte an. Die Briten machten keinen Versuch, an Bord zu gehen, und hielten sich in weitem Abstand, offenbar aus Furcht vor verborgenen Torpedorohren.

Spindler erkannte, daß er verloren war. Flucht war unmöglich, Widerstand aussichtslos. Es blieb nur übrig, zu verhindern, daß seine Munition in die Hände des Feindes fiel. Nachdem er heimlich seine Leute hatte Uniformen anziehen lassen, heißte er kühn die deutsche Kriegsflagge und sprengte sein Schiff, das in vier Minuten verschwunden war. Er und seine Besatzung wurden von den Briten gerettet.

Spindlers Handlungsweise bei der abenteuerlichen Unternehmung verdient höchstes Lob. Von den übrigen Vorkehrungen kann das nicht gesagt werden. Bessere Zusammenarbeit mit den Iren hätte sichergestellt werden müssen. Casement oder andere irische Agenten hätten auf der „Libau" sein müssen zwecks Aufnahme der Fühlung mit den Revolutionären an Land. Zu erwarten, daß die beiden abgeblendeten deutschen Fahrzeuge sich bei Nacht an einer feindlichen Küste treffen würden, war zuviel verlangt. Alles in allem bestand nicht viel Aussicht für das Gelingen des Auftrags der „Libau". Geheime Unternehmungen, die gleichzeitig von langer Hand und aus großer Entfernung vorbereitet werden mußten, haben selten Erfolg gehabt.

Am Ostersonntag, dem 24., begaben sich drei wichtige Ereignisse. Die Iren besetzten mit etwa 12 000 Bewaffneten Dublin. Admiral Bacon legte mit den Dover-Streitkräften, unterstützt von einem Teil der Harwich-Streitkräfte, eine große Sperre von Minen und Netzen an der flandrischen Küste. Kommodore Tyrwhitt war mit dem Rest seiner Streitkräfte in See zu einer Übungsfahrt. Scheer begann, unterstützt von den Luftschiffen und der flandrischen Unterseebootsflottille, seine Demonstration gegen Lowestoft und Yarmouth an der englischen Küste.

Wir wollen zunächst die interessanten Ereignisse, die sich an der belgischen Küste entwickelten, beschreiben. Um 4 Uhr nachmittags am 23. liefen vier große Minenleger aus Sheerneß aus (Plan 7—A).



Plan 7: Die Operationen vom 23. April mittags bis zum 24. April mittags.
To Scapa - Arriving 6 AM = Kurs nach Scapa, Ankunft dort 6 Uhr morgens.

Begleitet wurden sie von acht Harwich-Zerstörern, deren Flaggboot die „Laforey" war. Etwa zu derselben Zeit liefen sechs Divisionen Fischdampfer (Drifter) und sechs zum Minenlegen eingerichtete Fischdampfer, begleitet von vier weiteren Harwich-Zerstörern und gedeckt von zwei Monitoren der Dover-Streitkräfte, aus Dover aus (Plan 7—B). Um 4 Uhr nachmittags des 24. waren die so verschiedenartig zusammengesetzten Streitkräfte an der belgischen Küste versammelt (Plan 7—C). Dort stieß der Rest der Dover-Streitkräfte zu ihnen. Um 7.30 Uhr früh hatten die Minenleger parallel zur Küste eine etwa 15 Seemeilen lange Doppelreihe von Minen gelegt. Sie kehrten dann, begleitet von dem „Laforey"-Detachement, zurück. Inzwischen hatten die Drifter eine 13 Seemeilen lange, mit Minen versehene Netzsperre ausgelegt und blieben zur Bewachung derselben, unterstützt von Teilen der Dover-Streitkräfte, zurück.

Der Zweck dieser Vorkehrungen war natürlich, die deutschen Unterseeboote am Auslaufen aus ihren Stützpunkten Ostende und Zeebrügge zu verhindern. Der Lauf der Ereignisse ergab, daß die Sperre gleich in einem weit größeren Maße zur Erprobung kommen sollte, als Bacon erwartet hatte. Admiral v. Schröder hatte nämlich von dem deutschen Admiralstab den Befehl, Scheers Demonstration gegen Lowestoft mit allen verfügbaren Unterseebooten seiner Flottille zu unterstützen. Entsprechend hatte Kapitän Bartenbach, der fähige Befehlshaber der flandrischen Unterseebootsflottille, sieben UC-Boote abgeteilt, um Minenfelder vor Harwich und der Themse zu legen. Ferner sollten vier UB-Boote eine Unterseebootslinie von 17 Seemeilen Länge senkrecht zur Southwold-Küste auslegen. Zwei weitere sollten südlich der alten deutschen Minenfelder, in der Nähe von „Smith Knoll"-Feuerschiff, Aufstellung nehmen zur Unterstützung der Aufklärungsstreitkräfte bei der Ansteuerung und Umgehung dieses Gefahrpunktes.

Am Spätabend des 23. liefen wahrscheinlich sechs UB-Boote aus Zeebrügge aus. Fünf davon kamen noch vor dem Eintreffen der britischen Streitkräfte am nächsten Morgen klar von der Küste, nur „UB 13" ging anscheinend in der gerade gelegten Sperre verloren, denn es kehrte nicht mehr zurück (Plan 7—D). Von den UC-Booten waren nur fünf verfügbar, die am frühen Morgen des 24. ausliefen. Selbstverständlich liefen sie in die Sperre hinein. Nur „UC 6" gelang es, diese zu durchbrechen. „UC 5" erschöpfte seine Batterie und kehrte

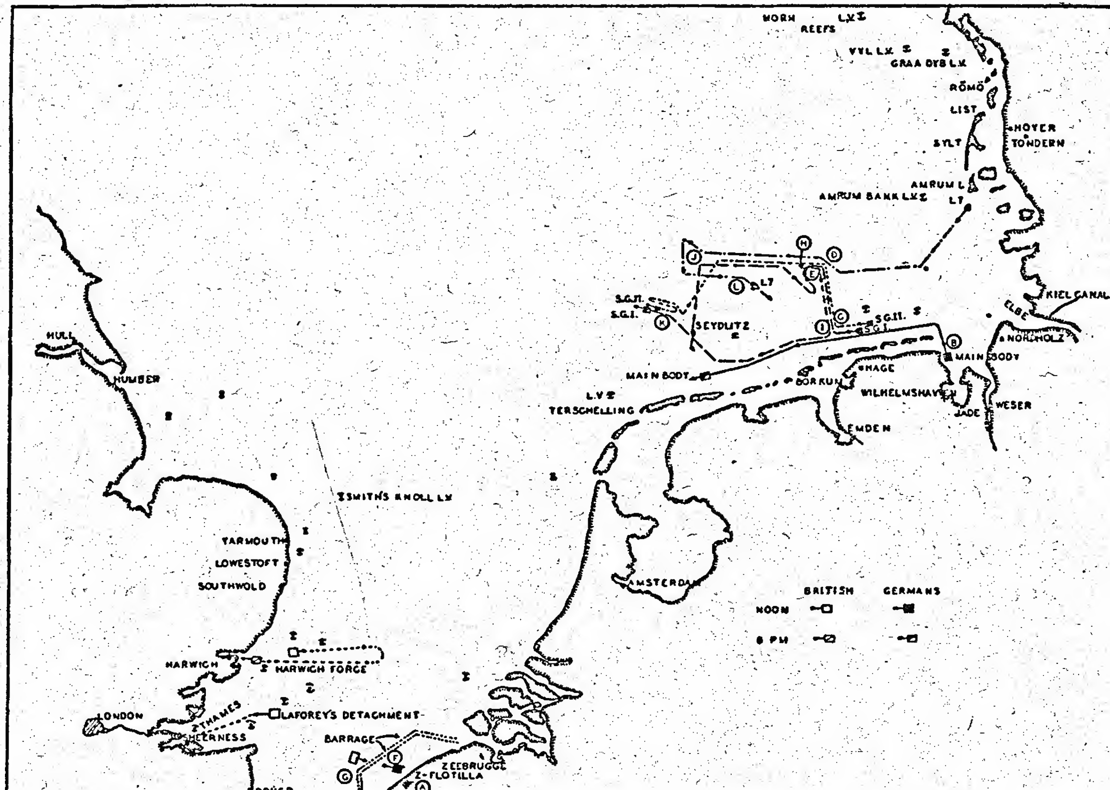
um. „UC 1" kam unklar von den mit Minen versehenen Netzen. Es gelang ihm trotz einiger Minenexplosionen, sich freizumachen und in den Hafen zurückzukehren. „UC 7" legte sich nach erfolglosen Versuchen, die Sperre zu durchbrechen, bis zur Dunkelheit auf den Grund. „UC 10" kam unklar von einem Netz und wurde von Bewachungsstreitkräften mit Unterwasserbomben angegriffen. Endlich um 8.15 Uhr abends wieder aufgetaucht, rannte es in ein zweites Netz, so daß der Kommandant sich entschließen mußte, umzukehren. Bacons Sperre hatte also sofort ihre Zweckmäßigkeit bewiesen. Ein Unterseeboot wurde vernichtet, und vier andere sahen sich, knapp der Vernichtung entronnen, gezwungen, umzukehren.

In der Zwischenzeit setzte regste Gefechtstätigkeit an der belgischen Küste ein. Ein englisches Flugzeug warf zwei Bomben in die Nähe des Zeebrügger Schleusentores. Als Vergeltung bewarfen sechs deutsche Flugzeuge die britischen Streitkräfte mit Bomben. Die Angriffe zeitigten keine Ergebnisse, weil damals die Kunst des Bombenwerfens und die Konstruktion von Zielapparaten dafür noch in den Kinderschuhen steckte.

Gegen 11 Uhr vormittags führte das deutsche Flugzeug 503 ein ferngelenktes, mit Explosivstoffen gefülltes Motorboot an einen britischen Monitor heran. Unglücklicherweise versagte der Motor vier Seemeilen vor der Scheibe, so daß das Flugzeug sich gezwungen sah, den neuartigen Überwassertorpedo vorzeitig zu sprengen. Ein deutsches Flugzeug wurde von einem britischen Kampfflieger abgeschossen. Um 12.40 Uhr nachmittags deckte die Tirpitz-Batterie — vier 28-cm-Geschütze — den Monitor „General Wolfe" auf 29 000 Meter Entfernung mit vier Salven ein, ohne jedoch einen Treffer zu erzielen (Plan 8—A).

Um 3 Uhr nachmittags griffen drei Zerstörer der deutschen 3. Flottille (V 67, 68 und V 47) vier britische Zerstörer der M.-Klasse an (Plan 8—F). Sie kamen aber in den Feuerbereich eines Monitors und mußten sich in den Schutz ihrer Küstenbatterien zurückziehen. Die britischen Zerstörer nahmen allzu hitzig die Verfolgung auf und kamen auf 15 000 Meter in das bemerkenswert gut liegende Feuer der Küstenbatterien. „Melpomene" blieb mit einem Treffer im Maschinenraum liegen. Ein zweiter Zerstörer wurde außer Gefecht gesetzt.

Minen erhoben gleichfalls ihren Zoll von den Alliierten-Streitkräften. Der britische Drifter „Clover Bank" wurde vernichtet und



Plan 8: Die Operationen am 24. April von Mittag bis 8 Uhr abends.

der französische Zerstörer „Obusier“ schwer beschädigt. Die Minen, die den Schaden anrichteten, waren anscheinend von den Alliierten selbst gelegt (Plan 8—G). So kamen fast alle Formen und Waffen des Küstenkrieges infolge der Offensive Bacons zur Verwendung.

Während der geschilderten Vorgänge an der irischen und belgischen Küste bereitete sich die Hochseeflotte am frühen Morgen des 24. vor, den Hafen zu verlassen. Um 3.38 Uhr vormittags meldete die Flugstation List unerwartet, ein Flugzeug unbekannter Nationalität habe bei der Hoyer Schleuse nahe Tondern gelandet, auch seien dieselben britischen funkentelegrafischen Anrufe wie am 25. März, gelegentlich des ersten Angriffs, aufgefangen worden. Letzteres war wahrscheinlich ein Irrtum. Bei Tagesanbruch begannen Flugzeuge von List aus aufzuklären (Plan 7—E). Um 5.15 Uhr früh meldete das Armeehauptquartier in Hamburg, über Hoyer seien bei nebeligem Wetter lediglich Propellergeräusche gehört worden. Scheer befahl den Vorposten, nordwestlich von Amrum-Bank aufzuklären. Die Hochseeflotte sammelte auf den Außenreeden in erhöhter Bereitschaft. Um 6.40 Uhr vormittags wurde das Signal „falscher Alarm“ gegeben und die Vorbereitungen zum Angriff auf Lowestoft fortgesetzt. Korvettenkapitän Strasser, der Befehlshaber der Luftschiffe, meldete, daß er in der Nacht 7 oder 8 Luftschiffe zum Bombardement von englischen Städten entsenden werde. Konteradmiral Boedicker übernahm wegen Erkrankung des Vizeadmirals Hipper den Befehl über die Aufklärungsstreitkräfte und setzte seine Flagge auf „Seydlitz“. Nun war alles bereit für die sehnsüchtig erstrebte Unternehmung Scheers. Das Wetter war gut und die Grand Fleet gerade in ihren weit ab liegenden Häfen angekommen, wo die Schiffe mit Brennstoffergänzung begannen.

V.

Das Unternehmen vom 25. April

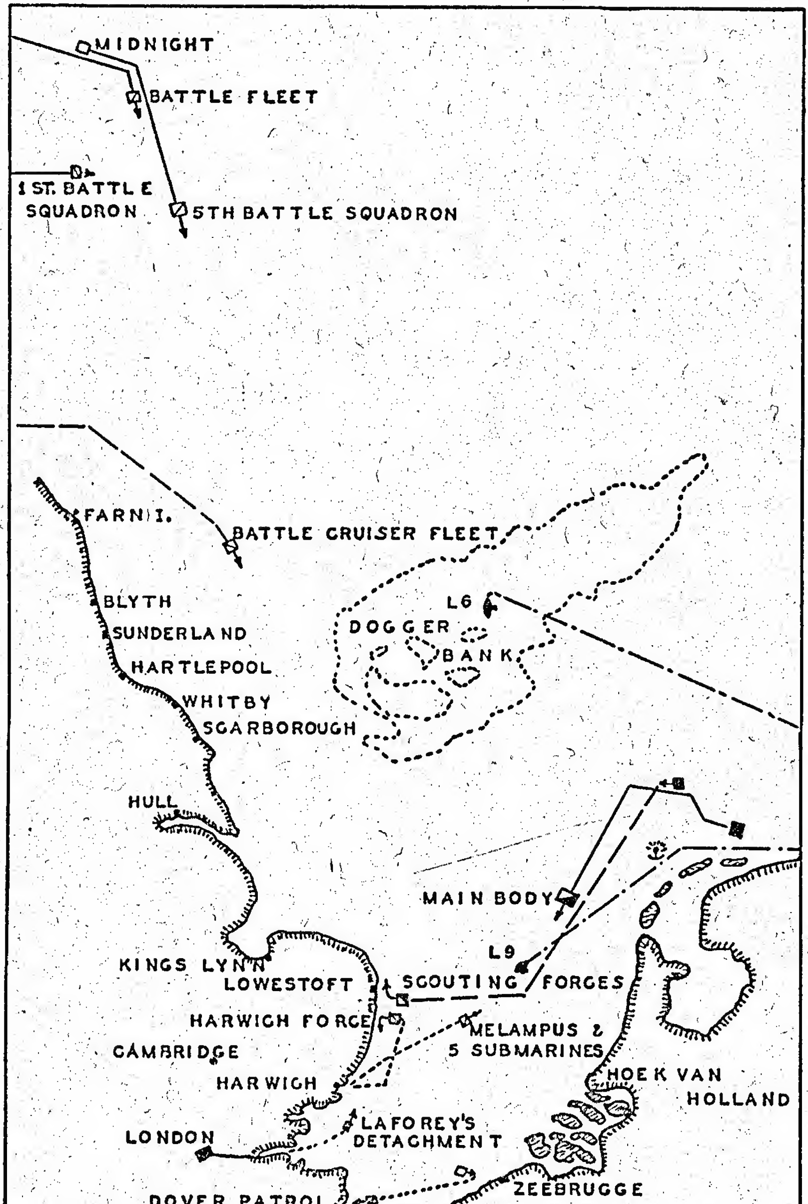
Die Aufklärungsstreitkräfte, bestehend aus der I. und II. Aufklärungsgruppe und den zugehörigen Zerstörerflottillen, verließen am 24., 9.55 Uhr vormittags, die Außenreede der Jade (Plan 7—F). Vierzig Minuten später erhielt Scheer die ersten Nachrichten von Bacons Offensive an der belgischen Küste. Um 12.40 Uhr ging das Gros, den Aufklärungsstreitkräften folgend, in See (Plan 8—B). Es bestand aus dem I., II. und III. Linienschiffgeschwader, der IV. Aufklärungsgruppe und den zugehörigen Zerstörerflottillen. Boedicker schwenkte auf der Höhe von Norderney um 1 Uhr mittags nach Norden, um bei dem sehr klaren Wetter nicht von Beobachtern auf den holländischen Inseln gesichtet zu werden (Plan 8—C). Er sah sich, wie alle verantwortlichen Führer im Kriege, gezwungen, von zwei Übeln das kleinere zu wählen. Die Nähe der neutralen Küste war einer von den geographischen Nachteilen der deutschen Stützpunkte. Boedicker mußte indessen, um Beobachtern zu entgehen, die, wie er wußte, seine Bewegungen melden würden, den von Minen gesäuberten Hauptkanal, der an Terschelling vorbeiführte, verlassen. Das brachte ihn in die Gefahr, auf Minen zu laufen. Zunächst wurden die Aufklärungsstreitkräfte von Flugzeugen begleitet. Um 2.35 Uhr nachmittags schloß das Luftschiff „L 7" heran; es hatte Tondern um 10.40 Uhr vormittags verlassen. Die Begleitung dieses Luftschiffes bot den großen Vorteil, daß es in der Lage war, aufgetauchte Unterseeboote ebenso wie untergetauchte, mit ausgefahrenem Periskop fahrende mit Sicherheit auszumachen. Andererseits konnten die Unterseeboote das Luftschiff schon auf große Entfernung erkennen. Falls sie auf die Vermutung kamen, daß in seiner Nähe Überwasserstreitkräfte operierten, lag immerhin die Gefahr vor, daß sie herangelockt und zum Angriff auf die Schlachtkreuzer kommen würden.

Nach Zurücklegung von 40 Seemeilen mit nördlichem Kurs schwenkten die Aufklärungsstreitkräfte auf Kurs WNW (279°). Unmittelbar darauf, um 2.48 Uhr nachmittags, lief „Seydlitz" auf eine Mine (Plan 8—E). Die Explosion riß ein Loch von 90 Quadratmetern Umfang. Unglücklicherweise lag dasselbe in der Nähe des Torpedoraumes, einer wasserdichten Abteilung von sehr großen Abmessungen, die bei Linienschiffen und Schlachtkreuzern mit Torpedoarmierung einer der schwachen Punkte der wasserdichten Unterteilung ist. Die Aufklärungsstreitkräfte waren in ein Minenfeld von 850 Minen geraten, das von den britischen Minenlegern „Prinzeß Margaret" und „Angora" im November 1915 ausgelegt war. Die vier unverletzten Schlachtkreuzer drehten sofort auf südlichen Kurs zurück. „Seydlitz" hielt es für weniger gefährlich, auf Westkurs zu bleiben, da zwei Unterseeboote, vielleicht irrtümlich, achteraus gemeldet waren. Die zweite Aufklärungsgruppe und „L 7" blieben bei „Seydlitz", die weiterhin Boedickers Flagge führte. Es mußte niederschmetternd und verstimmend auf den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte wirken, von dessen Geschick und richtigem Urteil in erster Linie der Erfolg des Unternehmens abhing, daß sein Flaggschiff so bald und so schnell außer Gefecht gesetzt wurde, das um so mehr, als Boedicker nur zeitweise das Kommando führte.

Inzwischen hatten die Luftschiffe gegen Mittag ihre Hallen zum Angriff auf die englische Küste verlassen. „L 11", „L 13" und „L 18" stiegen in Hage auf, „L 14", „L 17" und „L 21" in Nordholz und „L 20" und „L 23" in Tondern. „L 14" wurde durch Motorpanne bald gezwungen, umzukehren.

Gegen 4 Uhr nachmittags trafen die auf Norderney mit südlichem Kurs zurückkehrenden vier Schlachtkreuzer auf das nach Westen marschierende Gros (Plan 8—J) und setzten sich an seine Spitze; hohe Fahrt laufend, ließen sie es bald zurück. Scheer entschied sich wegen des Minenunfalls der „Seydlitz", den nördlichen Weg nicht zu nehmen, und nahm damit angesichts des ungewöhnlich sichtigen Wetters in Kauf, von den holländischen Inseln gesichtet und gemeldet zu werden.

Um 6 Uhr nachmittags stoppte die „Seydlitz". Boedicker mit Stab stieg auf den Zerstörer V 23 über, begab sich zur ersten Aufklärungsgruppe und heißte seine Flagge auf „Lützow" (Plan 8—K). Die II. Aufklärungsgruppe hatte schon etwa eine halbe Stunde früher auf die Schlachtkreuzer gesammelt. „Seydlitz" steuerte nach Aus-



Plan 9: Operationen 24. April, 8 Uhr abends — 25. April, 4 Uhr morgens.

schiffung des Admirals südwärts (Plan 8—J). „L 7" nahm um 7.30 Uhr abends Kurs auf Hage (Plan 9—L), wo es um 11.40 Uhr abends landete. Um 8.52 Uhr ging „Seydlitz" auf östlichen Kurs in Richtung auf die Ems, begleitet von zwei Zerstörern. Sie hatte elf Mann verloren und 1400 Tonnen Wasser im Schiff. Langwierige Reparatur war nötig, um sie wieder seetüchtig zu machen.

Um 9 Uhr abends gingen die Aufklärungsstreitkräfte mit 21 Seemeilen Fahrt auf südwestlichen Kurs (Plan 9). Drei Gruppen, bestehend aus je zwei Leichten Kreuzern und vier Zerstörern, bildeten voraus und steuerbord und backbord querab einen Unterseebootsschirm für die Schlachtkreuzer. Um 8.30 Uhr nachmittags erhielt Scheer die Meldung, daß die Briten alle Vorposten zurückgerufen hätten. Das war der klare Beweis, daß sein Vormarsch auf die englische Küste dem Feind bekannt war. Er erhielt jetzt auch zum erstenmal Nachricht von dem Erscheinen britischer Kreuzer an der norwegischen Küste am 23. Um Mitternacht änderte das Gros seinen Kurs auf Südwest (Plan 9) und folgte im Kielwasser der Aufklärungsstreitkräfte mit 14 Seemeilen Fahrt. Die sechs Leichten Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe und 34 Zerstörer bildeten einen Schirm um die drei Linienschiffgeschwader.

Für Scheer konnte es nicht länger zweifelhaft sein, daß der britische Nachrichtendienst den Vormarsch der Hochseeflotte nach der englischen Küste bereits festgestellt hatte. Er hatte mit der bekannten Sicherheit gearbeitet. Ja es kann sogar behauptet werden, daß seine Leistungen während dieses Unternehmens noch weit besser waren als früher. Der Leser mag selbst darüber urteilen. Um 3.50 Uhr nachmittags teilt die Admiralität Jellicoe mit, daß Dublin in den Händen der irischen Insurgenten sei, ferner daß anscheinend die Hochseeflotte auslaufe und eine Demonstration gegen die englische Küste im Bereich der Möglichkeit liege. Die Harwich-Streitkräfte wurden von ihrer Übungsfahrt zurückberufen, für die Grand Fleet wurde Zwei-Stunden-Bereitschaft befohlen. Um 5 Uhr nachmittags meldete Beatty, daß die Schlachtkreuzer auf Befehl in zwei Stunden klar zum Auslaufen sein würden. Jellicoe stellte dagegen fest, daß er vor 7 Uhr nachmittags noch nicht in der Lage sei, die befohlene Bereitschaft zu gewährleisten. Er fügte hinzu, daß Südsturm die Geschwindigkeit seiner Flotte herabsetzen werde, falls sie nach Terschelling geschickt würde.

Um 6 Uhr nachmittags erhielt Jellicoe die Nachricht, die wahr-

scheinlich aus aufgefangenen deutschen Funksprüchen und Funkpeilungen entnommen war, daß die I. Aufklärungsgruppe um 3 Uhr 40 Seemeilen West (257°) von Helgoland gestanden und Nordwestkurs (302°) gesteuert hätte. Diese Information war in der Tat völlig zutreffend, abgesehen von einer Zeitdifferenz von 15 Minuten. „Seydlitz" war schon um 2.48 Uhr auf eine Mine gelaufen, und die übrigen Schlachtkreuzer hatten daraufhin nach Süden abgedreht. — Nach Corbett ließ Jellicoe seine Schlachtflotte sofort Dampf aufmachen für höchste Fahrt. Die Schlachtkreuzer erhielten Befehl, unverzüglich mit südöstlichem Kurs in See zu gehen. Das V. Linienschiffgeschwader sollte sich den Schlachtkreuzern anschließen. Beatty wurde gewarnt, sich in ein Gefecht mit überlegenen Streitkräften einzulassen, ehe die Schlachtflotte in greifbarer Nähe zur Unterstützung bereit sei. Das III. Linienschiff- und das III. Kreuzergeschwader, damals auf Rosyth gestützt, sollten bei der Farn-Insel eine Stellung zur Deckung des Tyne einnehmen. Corbetts Darstellung ist recht oberflächlich und unklar. Es muß angenommen werden, daß Jellicoe diese Befehle kurz nach 6 Uhr nachmittags erteilte.

Die Admiralität, die offenbar Jellicoes Befehle nicht kannte, ordnete um 7.50 Uhr nachmittags an, die Grand Fleet solle auslaufen und den Feind stellen. Vorher hatte sie schon die Vorposten zurückberufen, für die Zerstörerflottillen und Unterseeboote der lokalen Verteidigung Bereitschaft befohlen und den Flugstationen an der Küste aufgegeben, bei Anbruch des Tages aufzuklären und gesichtete feindliche Streitkräfte anzugreifen.

Um 8.10 Uhr nachmittags erhielt Jellicoe die Nachricht, daß „Seydlitz" auf eine Mine gelaufen sei, die anderen Schlachtkreuzer ständen 50 Seemeilen nordwestlich (302°) von Borkum. Tatsächlich standen sie um 7.30 Uhr dort. Das III. Linienschiffgeschwader, anscheinend begleitet von den beiden anderen Geschwadern, gehe an den holländischen Inseln entlang nach einem Punkt 35 Seemeilen nördlich (347°) von Terschelling und werde um Mitternacht von dort südwestlich (212°) steuern. Die Nachrichten stimmten genau. Die britische Führung kannte also die Absichten des Gegners schon vier Stunden vor ihrer Ausführung, ein gewiß seltenes Vorkommnis im Seekrieg. Scheer wurde natürlich sehr benachteiligt durch das glänzende Arbeiten des britischen Nachrichtendienstes, das freilich wohl durch Sorglosigkeit der Deutschen gefördert wurde. Welches Glück,

daß Scheer seine mutige, aber gewagte Offensive zu dem einzig günstigen Zeitpunkt einleitete, als die Grand Fleet, ihren Brennstoff ergänzend, im Hafen lag. Wäre letztere in See oder auch nur zum sofortigen Auslaufen bereit gewesen, so hätte die Offensive leicht mit einem Desaster enden können.

Um die Aussichten des Unternehmens gegen Lowestoft abwägen zu können, muß man die Gestaltung der Nordseeküsten in Rechnung ziehen. Nimmt man z. B. einen Punkt 35 Seemeilen nördlich (0°) Terschelling (Plan 7—G) auf dem Anmarschkurs der Aufklärungsstreitkräfte, so ergibt sich, daß sein Abstand — auf dem Wege durch die Minenfelder — von Lowestoft 150 Seemeilen beträgt, d. h. für Hin- und Rückweg 300 Seemeilen, zählt man noch 25 Seemeilen in Rücksicht auf die Dauer des Bombardements hinzu, so erhält man 325 Seemeilen. Genau so groß ist der Abstand von Rosyth nach diesem Punkt G. Eine Gefechtsberührung zwischen Beattys und Boedickers Streitkräften lag also im Bereich der Wahrscheinlichkeit. Soweit Scheer wissen konnte, verfügte Beatty über 10 Schlachtkreuzer, 15 Leichte Kreuzer sowie Zerstörer. Boedicker hatte dagegen nur 4 Schlachtkreuzer, 6 Leichte Kreuzer und Zerstörer. Scheer mußte also darauf bedacht sein, einen Angriff Beattys auf Boedicker zu verhindern, wenigstens solange, als letzterer sich nicht mit seinem Gros vereinigt hatte. Dem Risiko eines Angriffs Beattys auf Boedicker konnte durch Aufstellung des Gros südwestlich von Terschelling und Aufklärung nach Nordwesten zwecks Feststellung der Annäherung Beattys begegnet werden. Auf diese Weise ergab sich auch, besonders bei geringer Sichtigkeit, die Möglichkeit, Beatty auf das deutsche Gros zu ziehen.

Angenommen, die englische Schlachtflotte sei in Scapa, während die deutschen Aufklärungsstreitkräfte Punkt G passierten, so war wenig von ihr zu befürchten, denn sie hätte eine Strecke von 410 Seemeilen zurücklegen müssen, um in Berührung mit letzteren zu kommen, die bei größerer Geschwindigkeit nur 325 Seemeilen zurückzulegen hatten. Wenn die englische Schlachtflotte indessen in See gestanden hätte, sagen wir 275 Seemeilen ab von Punkt G, so hätte die größte Wahrscheinlichkeit bestanden, daß Boedicker von ihr abgefangen worden wäre. Das hätte bedeutet, daß Scheer gezwungen worden wäre, eine entscheidende Schlacht mit einer überlegenen Streitmacht durchzukämpfen, die ihm den Rückzug nach seinen Heimatshäfen verwehrt

hätte. Das wäre ohne Zweifel der Fall gewesen, wenn Scheer seine Unternehmung am 23. statt am 24. begonnen hätte, d.h. als die Grand Fleet noch bei der kleinen Fischerbank kreuzte, also nur 165 Seemeilen entfernt von Punkt G. Letztere hätte dann mühelos die deutschen Aufklärungsstreitkräfte abschneiden können, und Scheer wäre in die Lage gekommen, seine ganze Flotte zu ihrer Rettung einzusetzen.

Diese Erwägungen theoretischer Art beleuchten das große Risiko, das Scheer bei seiner Offensive auf sich nahm, und das schlimmstenfalls zur Vernichtung der Hochseeflotte hätte führen können. Aber kehren wir zurück zu der Schilderung der Lage am Abend des 24. Als die Briten den Vorstoß Scheers erfuhren, befürchteten sie nicht allein eine Beschießung Lowestofts, sondern auch Angriffe auf ihre Schiffahrt in den Downs, Verblockungsunternehmungen gegen Dünkirchen sowie Überfälle auf ihre Handelsstraßen im Kanal und sogar eine Landung an der französischen Küste. Anstatt besorgt zu sein, hätten sie alle diese Möglichkeiten begrüßen müssen. Denn der Abstand des Punktes G von Dover oder Dünkirchen beträgt mindestens 210 Seemeilen. Zur Rückkehr nach Punkt G einschließlich der Durchführung ihrer Absichten hätten die Deutschen also 445 Seemeilen zurücklegen müssen, während die Entfernung von Scapa nach Punkt G nur 410 Seemeilen beträgt. Es kommt hinzu, daß die Deutschen bei so weit reichenden Unternehmungen mit Torpedo und Minentreffern und entsprechender Herabsetzung der Geschwindigkeit ihrer Schiffe rechnen mußten. Schon bei einer Geschwindigkeit von 21 Seemeilen deutscherseits und 19 Seemeilen englischerseits hätte eine über Lowestoft hinausgehende Unternehmung für die Deutschen ein untragbares Risiko bedeutet. Alles in alllem war Lowestoft das einzige unter den gegebenen Verhältnissen noch mögliche Ziel. Noch weiter reichende Unternehmungen hätten an Wahnsinn gegrenzt, namentlich da kriegsentscheidende Erfolge von Angriffen auf die Schiffahrt und die Küste nicht zu erwarten waren. Die Briten hätten derartig weitgehende Absichten willkommen heißen sollen, anstatt sie zu fürchten.

Angesichts der außerordentlich günstigen Gelegenheit zu einem Angriff auf die deutsche Hochseeflotte und dem winkenden, entscheidenden Erfolg müssen wir feststellen, daß die Briten gegen ihre Gewohnheit diesmal nicht auf dem Posten waren. Beatty lief aus Rosyth erst um 10.45 Uhr abends aus, d.h. etwa vier Stunden nach Emp-

fang seiner Befehle. Das V. Linienschiffgeschwader verließ Scapa pünktlich um 9 Uhr abends. Das I. Linienschiffgeschwader und VII. Kreuzergeschwader verließen Cromarty gegen 10.30 Uhr. Jellicoe ging mit dem Rest der Grand Fleet erst um 11 Uhr von Scapa in See, d. h. fünf Stunden nach der getroffenen Entscheidung. Wahrscheinlich bestand guter Grund für diese Verzögerungen.

Die Admiralität gab angesichts des bevorstehenden Zusammenstoßes mit der Hochseeflotte einen in das einzelne gehenden Operationsplan für die sofort verfügbaren Streitkräfte heraus, der nachstehendes vorschrieb (Plan 10):

1. Sechs große Unterseeboote und ein Zerstörer der Harwich-Streitkräfte sollten zwischen Southwold und Hoek van Holland Aufstellung nehmen. Die Harwich-Unterseeboote waren Kapitän Waistell an Bord der „Maidstone" unterstellt. Corbett nennt diese Boote „die Yarmouth-Unterseeboote", obwohl er selbst angibt, daß Harwich ihr Stützpunkt war.

2. Kommodore Tyrwhitt sollte mit dem 5. Leichten Kreuzergeschwader 20 Seemeilen NNO (9°) von den Unterseebooten in Stellung gehen und versuchen, die Deutschen auf die Unterseebootlinie zu ziehen.

3. Sämtliche Harwich-Zerstörer, einschließlich der in dem Nore, sollten bei Tagesanbruch bei den Unterseebooten sammeln und „weitere Befehle abwarten".

4. Sechs weitere Unterseeboote der Harwich-Flottille sollten sich in Kanonenschußweite vor Yarmouth aufstellen.

Die Unzweckmäßigkeit dieser Art von Befehlen soll später eingehend dargelegt werden. An dieser Stelle sei nur auf folgende Punkte hingewiesen:

1. Für eine Behörde, die sich an Land weitab vom Schauplatz der Ereignisse befindet, ist es unratsam, den auf See operierenden Streitkräften in das Einzelne gehende Vorschriften für ihr taktisches Verhalten zu geben.

2. Der Gedanke, bei Anbruch des Tages starke Zerstörerstreitkräfte mit britischen Unterseebooten sich vereinigen zu lassen, noch dazu in einem Gebiet, von dem bekannt war, daß dort deutsche Unterseeboote gleichfalls operieren würden, zeugt von einem einzig dastehenden Mangel an taktischem Verständnis. Konzentration dieser verschiedenen Arten von Streitkräften führt fast immer zur Verwechslung

von Freund und Feind. Die Anordnung „weitere Befehle abwarten" ist eine zu verwerfende Art der Befehlserteilung.

Um 11.40 Uhr abends wurde die Admiralität sich klar darüber, daß die deutschen Aufklärungsstreitkräfte, gefolgt in etwa 50 Seemeilen Abstand von ihrem Gros, auf Yarmouth zusteuerten. Gerade eine halbe Stunde vorher hatte der Zerstörer „Melampus" mit den Unterseebooten „E 55", „E 29", „E 26", „E 22" und „E 4" Harwich verlassen, um auf Position zu gehen, die 33 Seemeilen weiter nach Norden verlegt war (Plan 10—A). Bacon erhielt Befehl, seine gesamten Streitkräfte von der belgischen Küste zurückzuziehen. Seine Flugzeuge sollten an der Küste nach Osten aufklären und den Feind angreifen. Die neu gelegte Sperre blieb damit ohne Bewachung und Schutz. Das hätte unserer Ansicht nach vermieden werden können, denn es war nicht anzunehmen, daß die Deutschen soweit vorstoßen würden. Zum mindesten war die Maßnahme verfrüht.

Um 10.10 Uhr abends überflogen sieben deutsche Luftschiffe die englische Küste. Sie wurden des öfteren von Scheinwerfern erfaßt und beschossen. „L 13" erhielt einen Treffer in die vordere Gondel. Kein Luftschiff erreichte bei dem starken Südwestwind London. Nur wenige konnten die volle Zahl ihrer Bomben abwerfen, da Nebel, Regen und niedrige Wolken das Ausmachen geeigneter Ziele erschwerte. „L 13" meldete Bombardement von Norwich und einer Batterie bei Winterton. „L 16" warf Bomben auf Cambridge und Norwich. „L 17" wollte einen erfolgreichen Angriff wahrscheinlich auf Lincoln gemacht haben. „L 20" fuhr einen Angriff auf Schiffe bei Harwich. Die übrigen Schiffe konnten nur wenige Bomben abwerfen. Corbett stellt fest, daß nur wenig Schaden angerichtet wurde. Die Deutschen rechneten wohl mehr mit moralischer Wirkung und Behinderung der Arbeit in Munitionsfabriken durch das Abblenden während der Dauer der Angriffe. Richtig ist, daß der angerichtete Schaden gering war.

Drei Luftschiffe waren für Aufklärungsdienste bei der Flotte bestimmt worden. „L 16" stieg um 11.15 Uhr abends auf und begann die Aufklärung von einer Position 100 Seemeilen NW (302°) von Terschelling. Ein zweites Luftschiff begab sich in die Nähe des Gros, ein drittes sollte nach Süden aufklären. „L 7", das am Tage vorher die „Seydlitz" begleitet hatte, konnte Hage erst um 2.30 Uhr morgens verlassen. An seiner Stelle wurde „L 9", das um

8.35 Uhr abends in Hage aufgestiegen war, angewiesen, zwischen Gros und Aufklärungsstreitkräften in Stellung zu gehen.

Gegen 11 Uhr abends erreichten die Unterseeboote „U 18" und „U 29" ihre Station in der Nähe der deutschen Minenfelder und setzten die verabredeten Warnungslichter (Plan 10).

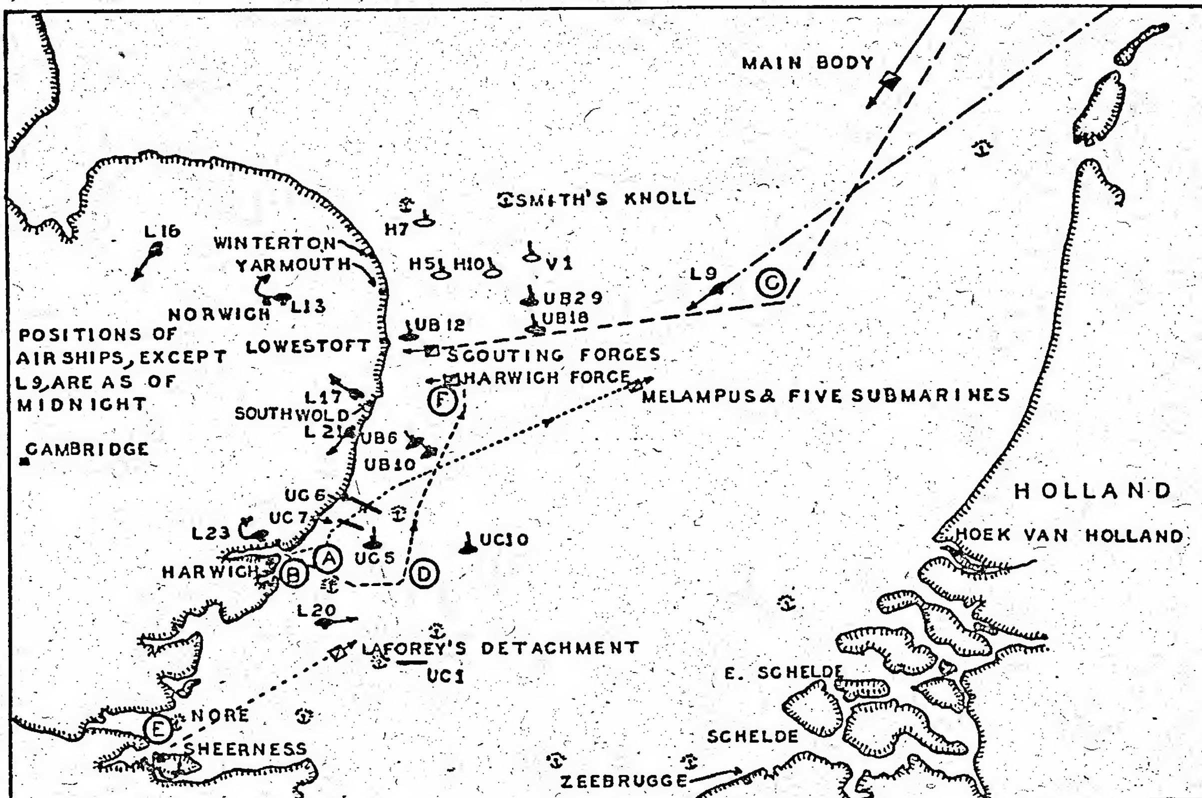
„U 6" und „U 10" waren auf der vorgesehenen U-Bootlinie bei Southwold angelangt, „U 12" stand fälschlich bei Lowestoft.

Wir wollen nun untersuchen, wie die britischen Streitkräfte die Befehle ihrer Admiralität ausführten. Von den sechs Unterseebooten, die vor Yarmouth in Kanonenschußweite stehen sollten, gelangte nur „H 5" auf seine richtige Position. Drei weitere, „H 7", „H 10" und „V 1", standen infolge falscher Auslegung ihres Befehls 12—20 Seemeilen von Yarmouth entfernt. Die beiden übrigen trafen zu spät ein. Die Admiralität war also an dieser Stelle mit ihrem Plane fast völlig gescheitert.

Gegen 12.30 Uhr nachts lief Kommodore Tyrwhitt mit nachstehenden Streitkräften aus dem Hafen von Harwich aus:

Fünftes Leichtes Kreuzergeschwader — „Conquest", „Cleopatra" und „Penelope" —, Flottillenführer „Lightfoot" und sieben Zerstörer, Flottillenführer „Nimrod" und neun Zerstörer. Vor dem Auslaufen erhielt er die Befehle der Admiralität und gleichzeitig Position und Kurs der deutschen Aufklärungsstreitkräfte. Es ging daraus hervor, daß die deutschen Streitkräfte die Position Tyrwhitts in der Nähe der U-Bootlinie längst passiert haben würden, ehe er selbst dort eintreffen konnte. Angesichts dessen, daß die Admiralität die elementare Berechnung von Zeit, Geschwindigkeit und Raum versäumt hatte, entfiel der Auftrag Tyrwhitts, eine Position nördlich der Unterseeboote einzunehmen, von selbst. Er beschloß daher, den Befehl der Admiralität zu ignorieren, was in diesem Falle sehr richtig war. Dabei sprach wohl mit, daß es ihm untunlich erschien, seine Zerstörer bei Anbruch des Tages mit Unterseebooten zusammentreffen zu lassen. Er beschloß also, um 1.53 Uhr vormittags mit seinen Kreuzern und sämtlichen Zerstörern Aufstellung bei Lowestoft zu nehmen. Auf dem Marsch dorthin begleitete je eine Flottille an Backbord und Steuerbord die Kreuzer (Plan 10—D).

Die beiden Divisionen der Zerstörer der L-Klasse, den Harwich-Streitkräften zugehörig, hatten inzwischen die Minenleger der Dover-Streitkräfte unter Führung von Laforey nach dem Nore zurück-



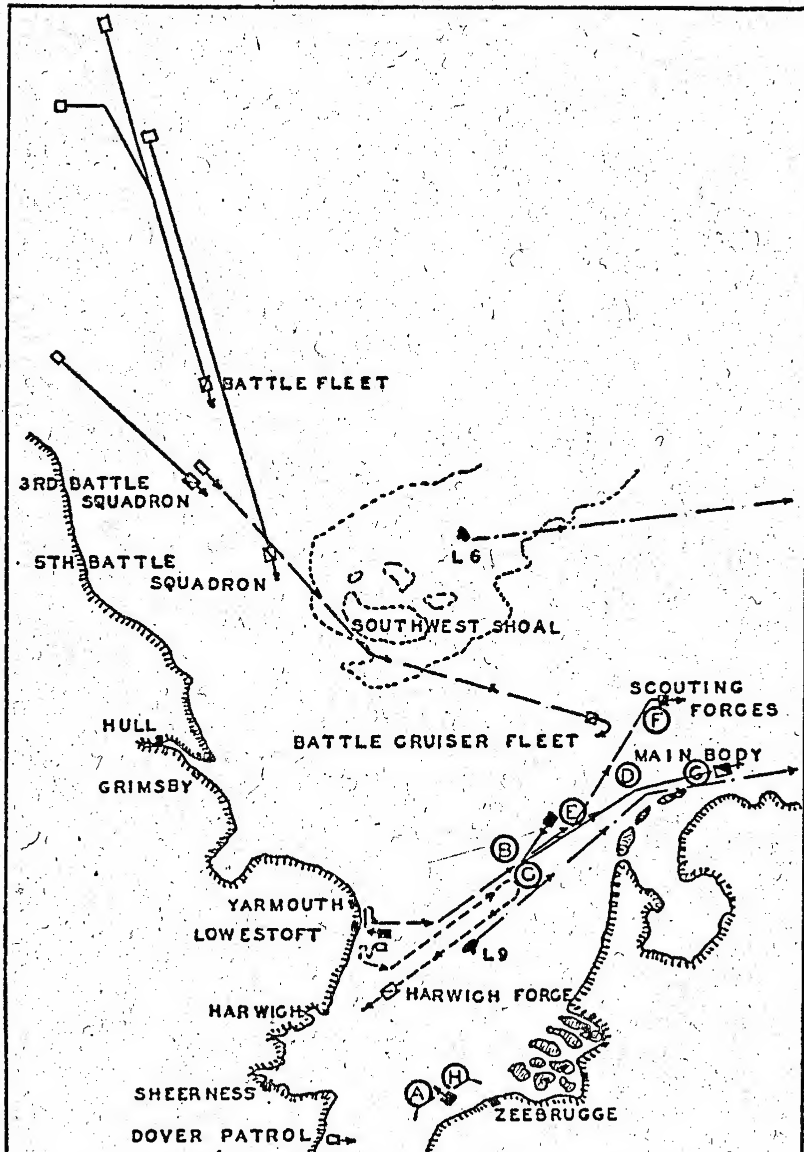
Plan: 10: Die Operationen gegen die englische Küste vom 24. April, 8 Uhr abends bis zum 25. April, 4 Uhr morgens.
Die Positionsangaben für die Luftschiffe, ausgenommen „L 2", gelten für die Zeit um Mitternacht.

geleitet. Sie konnten vor 2 Uhr morgens nicht wieder in See gehen und daher ihr Rendezvous mit den Unterseebooten nicht einhalten. (Plan 10—E). Damit waren alle Punkte des Befehls der Admiralität hinfällig geworden. Ein ähnlich überflüssiger und schlecht durchdachter Befehl, nur mit dem Ziel, die taktische Leitung von Seestreitkräften von Land aus in der Hand zu behalten, ist wohl selten in der Seekriegsgeschichte dagewesen. Unter allen Umständen hätte man Tyrwhitt den Befehl über alle Streitkräfte in der Gefahrzone übergeben müssen, mit freier Hand für die notwendigen Operationen. Dazu hätten ihm sämtliche Nachrichten über den Feind zugänglich gemacht werden müssen.

Während die Briten ihre Vorbereitungen für den deutschen Angriff trafen, näherten sich die deutschen Aufklärungsstreitkräfte mit hoher Fahrt ihrem Ziel. Um 1.20 Uhr vormittags nahmen sie Kurs auf Lowestoft. Um 3.15 Uhr sichtete „U 18" von seiner Position am Südende der Minenfelder im Osten die dunklen Rauchwolken der Schlachtkreuzer. Im Norden schwebte im Mondlicht, silbern glänzend, das Luftschiff „L 21", auf dem sich der hervorragende Führer der Luftschiffe, Korvettenkapitän Strasser, eingeschifft hatte.

Kommodore Tyrwhitt sichtete um 3.50 Uhr, bei dem ersten Morgengrauen, im Norden die deutschen Schiffe. Er änderte sofort Kurs auf NW. Um 4.03 Uhr schwenkte er auf südlichen Kurs in der wohl durchdachten Absicht, die Deutschen hinter sich herzuziehen. Während der Kursänderung wurden seine Schiffe von „Rostock" und „Elbing" etwa zwei Strich vorlicher als dwars gesichtet. Die beiden Kreuzer und vier Zerstörer bildeten die südliche Marschsicherung der Schlachtkreuzer. Die britischen Schiffe wurden von ihnen zunächst für „Frankfurt" und „Wiesbaden", die vor den Schlachtkreuzern standen, gehalten. Sobald Kommodore Michelsen diesen Irrtum erkannte, meldete er sie als feindlich an Konteradmiral Boedicker auf der „Lützow". „Frankfurt" brachte einen bewaffneten Fischdampfer durch Geschützfeuer zum Sinken.

Um 4.57 Uhr vor Lowestoft angelangt, schwenkte das Führerschiff „Lützow", gefolgt von „Derfflinger", „Moltke" und „v. d. Tann", auf nördlichen Kurs (Plan 12—B). Um 4.11 Uhr wurde das Feuer auf die Stadt, auf Entfernungen von 10 bis 13000 Meter, eröffnet. Nach einer schweren, sechs Minuten dauernden Beschießung wurde mit nördlichem Kurs Yarmouth angesteuert. Die Küsten-



Plan 11: Die Operationen am 25. April von 4 Uhr morgens bis zum Mittag.

batterien von Lowestoft waren zum Schweigen gebracht und etwa 200 Häuser zerstört.

Um 4.24 Uhr eröffneten die Schlachtkreuzer das Feuer auf Yarmouth (Plan 12—G). Die Sichtigkeit war aber so schlecht, daß nur „Derfflinger" mehr als eine Salve abgab. Er feuerte nur 14 Schuß in vier Minuten. Auch diese konnten nur mit Hilfe von Kompaßpeilungen abgegeben werden. Inzwischen brachte „Lützow" einen zweiten bewaffneten Fischdampfer durch eine 15-cm-Salve zum Sinken. Gegen 4.30 Uhr schwenkte sie auf südlichen Kurs (Plan 12—H). Die Kursänderung kam gerade rechtzeitig, um dem Unterseeboot „H 5" auszuweichen, das bereits zum Angriff anlief. Zwei weitere Unterseeboote wurden von den britischen Flugzeugen gesichtet. Die letzteren wußten, wie Corbett zugibt, nichts davon, daß eigene Unterseeboote bei Yarmouth standen, und griffen diese mit Bomben an. Die Schuld an dem Versagen des Zusammenwirkens von Unterseebooten und Flugzeugen fällt der Admiralität zur Last. Drei weitere Flugzeuge griffen die Schlachtkreuzer an und wurden durch Geschützfeuer verjagt (Plan 12—J). Corbett gibt zu, daß ihren tapferen Angriffen der Erfolg versagt blieb. Das ist kein Wunder, wenn wir in Betracht ziehen, wie primitiv damals die Zielapparate für Bomben-Abwurf waren.

„Rostock" und „Elbing", den Schlachtkreuzern folgend, waren um 4.12 Uhr auf nördlichen Kurs gegangen (Plan 12—D). Dabei verloren sie die Fühlung mit den britischen Leichten Kreuzern. Tyrwhitt drehte um 4.21 Uhr, nachdem die deutschen Kreuzer aus Sicht gekommen waren, wieder auf nördlichen Kurs (Plan 12—E). Das mußte zu einer nochmaligen Berührung mit dem weit überlegenen Gegner führen. Durch die absichtliche Wiederaufnahme der Fühlung stellte Tyrwhitt seine Eignung als Kreuzer-Führer unter Beweis. Um 4.23 Uhr drehte die „Rostock" nach Süden (Plan 12—F). 4.30 Uhr wurde sie von Tyrwhitt aufs neue gesichtet, der nun auf große Entfernung das Feuer eröffnete (Plan 12—J). Seine Salven lagen kurz, die Deutschen machten kehrt in der Absicht, ihn in den Feuerbereich der Schlachtkreuzer zu ziehen. Um 4.37 Uhr erschienen die beiden deutschen Spitzenkreuzer nunmehr verstärkt durch die vier übrigen wieder auf SO-Kurs (Plan 12—K). Sie hatten jetzt die Schlachtkreuzer zu ihrer Unterstützung dicht hinter sich. In diesem Augenblick der Spannung belegte „Lützow" überflüssigerweise den Leuchtturm von Great Yarmouth mit acht 30,5-cm-Granaten, das war um 4.42 Uhr.

Tyrwhitt sah oder hörte wahrscheinlich das schwere Geschützfeuer; denn er ließ um 4.47 Uhr seine Schiffe eine Kehrtwendung machen, um schneller zu entkommen (Plan 12—N). Nach der Wendung standen die sechs Leichten deutschen Kreuzer auf parallelem südlichen Kurs an B.B. etwas achterlicher als dwars zu ihm, die vier Schlachtkreuzer mit etwas divergierendem Kurs, Backbord etwa vier Strich achteraus in einer Entfernung von 12 bis 14 000 Meter. Die beiden deutschen Gruppen eröffneten sofort ein schnelles und gut liegendes Feuer auf seine drei Leichten Kreuzer. Tyrwhitt war tatsächlich in die Falle gegangen.

Das Gefecht vom 28. August 1914 in der Helgoländer Bucht wiederholte sich mit vertauschten Rollen. Wiederum lagen drei Leichte Kreuzer unter dem vernichtenden Feuer eines Schlachtkreuzergeschwaders. Boedicker hatte nun Gelegenheit, die drei Leichten Kreuzer „Mainz", „Köln" und „Ariadne" zu rächen, die sich damals so tapfer gehalten hatten. Er versäumte jedoch, dieselbe beim Schopf zu ergreifen. Die zweite Aufklärungsgruppe der Leichten Kreuzer, die später bei Skagerrak so hervorragende Schießleistungen zeigte, drehte nicht schnell genug heran, so daß ihr Feuer bei den großen Entfernungen unwirksam blieb. Das Feuer der Schlachtkreuzer lag ausgezeichnet, aber die Entfernung nahm bei divergierenden Kursen schnell zu. Eine volle 30,5-Zentimeter-Salve schlug vierkant auf der „Conquest" ein, tötete und verwundete 40 Mann der Besatzung und setzte ihre Geschwindigkeit auf 20 Seemeilen herunter. Sofort schlossen Zerstörer heran und legten einen Rauchschleier, so daß ihre schwere Havarie dem Gegner verborgen blieb. Ein Treffer auf dem Zerstörer „Laertes" beschädigte einen Kessel und verwundete fünf Mann.

Während des Gefechtes erhielt der Befehlshaber der deutschen Aufklärungsstreitkräfte die Meldung von dem Erscheinen mehrerer Unterseeboote. Auch Torpedolaufbahnen wurden gesichtet. Die Angriffe zweier weiterer Flugzeuge wurden abgeschlagen. Boedicker brach deshalb um 4.56 Uhr das Gefecht vorzeitig ab und steuerte östlich auf sein Gros zu (Plan 12—O), das zu dieser Zeit 70 Seemeilen abstand. Zwei Minuten später folgte ihm die zweite Aufklärungsgruppe (Plan 12—P).

Unserer Ansicht nach verpaßte Boedicker eine gute Gelegenheit für einen großen Erfolg. Vom Standpunkt eines zu Buche schlagen-

den Erfolges und von dem der propagandistischen Auswirkung aus gesehen, wäre die Vernichtung eines Geschwaders von drei Leichten Kreuzern und wahrscheinlicherweise einer Reihe von Zerstörern weit wertvoller gewesen, als das Zusammenschießen von Häusern an der Küste. Weiterhin wäre die Ausschaltung der Person Tyrwhitts an sich kein geringer Erfolg gewesen, denn er war vielleicht, abgesehen von Goodenough, der beste Führer leichter Streitkräfte in der Nordsee. Gleichwohl spricht vieles zugunsten von Boedicker. Auf ihm lastete die Sorge, von überlegenen Streitkräften bei Terschelling abgeschnitten zu werden. Dann war stets die Unterseeboot- und Minengefahr vorhanden, angesichts der er gewärtigen mußte, daß die Geschwindigkeit eines seiner Schiffe herabgesetzt werden würde. Ferner lag ja den Unternehmungen der Deutschen die Absicht zugrunde, „einen Schlag auszuteilen und schnell wieder zu verschwinden". Ein Gedanke, der sowieso längeres Verweilen und das Gewinnen entscheidender Erfolge ausschloß. Schließlich wäre es nicht klug gewesen, viel Munition bei der Vernichtung leichter Streitkräfte zu vergeuden, da ein Gefecht mit Großkampfschiffen später im Bereich der Möglichkeit lag und in Rechnung zu ziehen war. Vielleicht war es auch zuviel, von einem plötzlich und nur vorübergehend zu einem führenden Posten aufgerückten Offizier zu verlangen, daß er das Risiko, das nun einmal mit einem entscheidenden Sieg untrennbar verbunden ist, auf sich nehmen sollte. Andererseits muß jeder Seebefehlshaber ein solches Risiko übernehmen, der sich selbst einen Namen machen und seinem Vaterland einen Sieg gewinnen will. Man denke nur an die Worte Nelsons: „Etwas muß dem Zufall überlassen bleiben, im Seekrieg läßt sich niemals alles vorher mit Sicherheit berechnen."

Alles in allem hatte die erste Aufklärungsgruppe an Munition 198 Schuß mit der schweren, 330 Schuß mit der mittleren und 37 Schuß mit der Flugzeugabwehr-Artillerie verschossen.

Den Unterseebooten „U 6", „U 10" und „U 12" war es nur vergönnt, an den verschiedenen Gefechten bei Lowestoft als Beobachter teilzunehmen. Durch die britischen Flugzeuge zum Tauchen gezwungen, reichte ihre Unterwassergeschwindigkeit nicht aus, um günstige Stellungen für das Schießen von Torpedos zu gewinnen.

„L 9" wurde um 4.38 Uhr auf seiner Position zwischen den Aufklärungsstreitkräften und dem Gros von zwei englischen Flugzeugen angegriffen. Das Luftschiff ging in nordöstlicher Richtung vor den

Wind und begann Zickzackkurse zu steuern. Eins der Flugzeuge gab die Verfolgung auf. Der erste Angriff des zweiten wurde durch Maschinengewehrfeuer von der oberen Plattform aus abgewehrt. Bei dem nächsten Angriff überhöhte das Flugzeug das Luftschiff und warf fünf Bomben, die glücklicherweise ihr Ziel verfehlten. Während des Angriffs sichtete das Flugzeug die Marschsicherung des Gros. Die Linienschiffgeschwader hat es offenbar nicht ausmachen können. Der Flugzeugführer hat richtig gehandelt. Bombenabwerfen ist auch heute noch die beste Angriffsmethode gegen starre Luftschiffe.

Scheer machte mit dem Gros um 5.20 Uhr geschwaderweise kehrt, als die Aufklärungsstreitkräfte nur noch 50 Seemeilen von ihm entfernt waren, und steuerte mit 15 Seemeilen Fahrt nach der vorher festgelegten Position bei Terschelling (Plan 11—B). Zur Deckung seiner Nordflanke ließ er die IV. Aufklärungsgruppe unter Führung des zweiten Befehlshabers der Zerstörer auf der „Regensburg" nach Nordwest aufklären. Diese Maßnahme war unerläßlich, denn es sollte dabei festgestellt werden, ob etwa von Rosyth und Scapa feindliche Streitkräfte im Anmarsch seien. „L 9" erhielt ebenfalls Befehl, nach Nordwest aufzuklären, konnte ihm aber, wie so häufig, nicht nachkommen, da Strasser sich gezwungen sah, alle Luftschiffe wegen auffrischender südöstlicher Winde zurückzuberufen. „L 6" war durch den Wind von seiner Position weit nach Norden abgetrieben worden. Um 3.20 Uhr vormittags versuchte das Luftschiff, Südkurs nehmend, wieder auf Position zu gehen, mußte aber, der Rückberufung aller Luftschiffe Folge gebend, um 4.05 Uhr vormittags nach Tondern zurückkehren. Die Abberufung der Luftschiffe „L 6" und „L 9" hat uns um eine interessante Kriegserfahrung gebracht. Bei Fortsetzung ihrer Aufklärung würden sie voraussichtlich die englische Schlachtkreuzerflotte gesichtet haben, und Scheer hätte für diese bei Terschelling eine Falle auslegen können.

„Melampus" und ihre fünf Unterseeboote kamen erst um 5.45 Uhr, d. h. zwei Stunden zu spät, auf Position. Kapitän z. S. Waistell, Führer dieser Flottille, begab sich mit „Lurcher" und einem anderen Zerstörer zu Tyrwhitt, um von dort eine bessere Kontrolle über seine Unterseeboote ausüben zu können, und ordnete die Verlängerung der Unterseebootlinie nach Norden bis zu einem Punkt in 53° 15′ an. Die Benutzung von Zerstörern als Führerboote und Funkrelais der Unterseebootflottillen war eine nachahmenswerte englische Einrichtung. Sie

erleichterte wesentlich schnelle Befehlserteilung an die Unterseeboote, was sonst eine schwierige Aufgabe ist, namentlich wenn die Unterseeboote getaucht fahren. Auch im vorliegenden Falle arbeitete die Befehlsübermittlung gut, die Deutschen passierten indessen das nördlichste Boot „E 55" in einem Abstand von 4 Seemeilen und entgingen so seinem Angriff. Nach Notreparaturen auf der „Conquest" stieß Tyrwhitt um 5.40 Uhr mit 22 Seemeilen Fahrt in nordöstlicher Richtung vor, um erneut Fühlung mit den Deutschen aufzunehmen. Seine drei Leichten Kreuzer fuhren in Dwarslinie mit 3 Seemeilen Abstand (Plan 12—Q). Um 5.55 Uhr stieß auch die Zerstörerabteilung unter Laforey nach Nordosten vor, jedoch etwa 25 Seemeilen südlicher als Tyrwhitt (Plan 12—R). Um 7.10 Uhr schloß sich „Melampus" Laforey an.

Während die Briten ihre neuen Dispositionen trafen, verließen „U 18" und „U 29" ihre Stationen bei den Minenfeldern und steuerten nach Südosten. Kommandant des „U 29" war der tüchtige Leutnant Pustkuchen. Er hatte um 6 Uhr, von den britischen Flugzeugen unter Wasser gedrückt, die Schlachtkreuzer auf ihrem Rückmarsch gesichtet. Eine Stunde später wich er einem englischen Unterseeboot durch Tauchen aus. Als Tyrwhitt passierte, wurde er seinerseits von der „Cleopatra" gesichtet. Um 8.25 Uhr sichtete er, wieder an der Oberfläche fahrend, die Laforey-Abteilung, die auf ihn zu hielt und ihn wiederum unter Wasser drückte.

Tyrwhitt sichtete um 8.30 Uhr den Rauch der deutschen Schlachtkreuzer. 15 Minuten später wurde er von der Admiralität zurückgerufen (Plan 11—O und 12—S). Dieser Befehl war entschieden verfrüht, wenn anders die Admiralität nicht alle Hoffnung, die deutschen Streitkräfte zu schädigen, aufgegeben hatte. Denn es war von ausschlaggebender Wichtigkeit, daß irgendwelche englischen Streitkräfte Fühlung an den deutschen Schlachtkreuzern hielten und ihnen folgten, wenn auch nur die geringste Aussicht bestand, mit der Schlachtkreuzerflotte oder den bei Terschelling stehenden Unterseebooten etwas gegen die Deutschen zu unternehmen. Hatte aber die Admiralität alle Hoffnung in dieser Hinsicht aufgegeben, so wäre es nur logisch gewesen, auch die Grand Fleet zurückzurufen. Bei diesem Rückmarsch stieß Tyrwhitt wieder auf das rührige Unterseeboot „U 29". Dieses Mal hatte es Erfolg. Ein geschickt lancierter Torpedo riß der „Penelope"

das Ruder weg und beschränkte ihre Geschwindigkeit auf 20 Seemeilen (Plan 12—T).

Im Laufe des Vormittags vollbrachte „U 18" eine Tat, die nicht des Humors entbehrte und seinem Kommandanten, dem Leutnant Otto Steinbrinck, eine große Genugtuung gewesen sein muß. Um 5.45 Uhr passierten ihn zwei leichte deutsche Kreuzer und vier Zerstörer mit nördlichem Kurs. Bald darauf sichtete er „Melampus" und englische Unterseeboote mit aufgerichteten Funkmasten. Sein Angriff auf eins der Boote blieb erfolglos. Um 8 Uhr vormittags passierten neun englische Zerstörer nordwärts. Drei weitere Unterseeboote sammelten bei einem Zerstörer, wahrscheinlich bei „Lurcher". Um 10.20 Uhr wurde Steinbrinck beinahe von „E 26" gerammt und entkam nur durch Tieftauchen. Eine Stunde später begann er, das Unterseeboot „E 22" zu beschleichen. Um 11.40 Uhr versenkte er das Boot mit einem Torpedo aus etwa 350 Meter Entfernung (Plan 12—U). Ungeachtet der Anwesenheit englischer Unterseeboote, tauchte Steinbrinck auf und rettete zwei englische Matrosen. Das vortrefflich geführte Boot kehrte in seinen Hafen zurück, nachdem es obendrein noch einen englischen Fischkutter versenkt hatte.

Auf dem Rückmarsch der Aufklärungsstreitkräfte versenkte der Zerstörer „G 41" den englischen Fischdampfer „King Stephen" und nahm die Besatzung von 13 Mann gefangen. Das war der Dampfer, der, entgegen dem auf dem Meere überkommenen Brauch, Krieg in anständiger Form zu führen, die Besatzung des havarierten Luftschiffes „L 19" ertrinken ließ, ohne auch nur einen leisen Versuch zu ihrer Rettung zu machen. Diese Untat hatte sich nunmehr gerächt. Weiterhin wurden fünf neutrale Dampfer untersucht und durch Prisenbesatzungen nach Cuxhaven eingebracht.

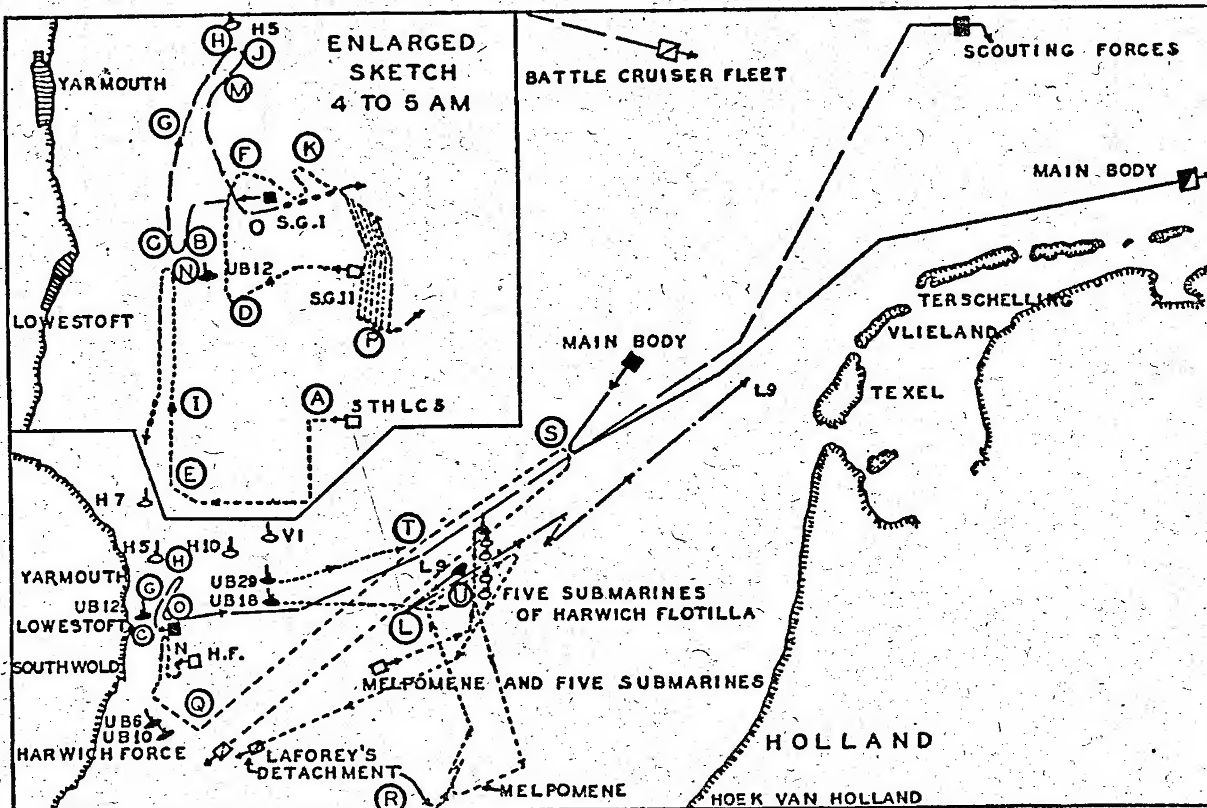
Um 6.30 Uhr vormittags berichtete die Dechiffrierstation in Brügge (Belgien), daß nach aufgefangenen Funksprüchen die englischen Streitkräfte an der belgischen Küste Befehl zum Rückzug und die Zerstörer der Dover-Streitkräfte Befehl zur Brennstoffergänzung und danach zum Sammeln bei Dünkirchen erhalten hätten. Da auch die Harwich-Streitkräfte nicht mehr in Sicht kamen, glaubte Scheer sich zur Annahme berechtigt, die Gelegenheit, den Gegner noch weiterhin zu schädigen, sei vorbei, und trat um 9.20 Uhr vormittags mit der Hochseeflotte den Rückmarsch an. Sein Entschluß scheint durch die Angriffe

zweier Unterseeboote auf Schiffe des zweiten Geschwaders auf der Höhe von Terschelling beeinflußt zu sein (Plan 11—D). Es könnte den Anschein haben, daß der Rückmarsch des Gros die Aufklärungsstreitkräfte der Gefahr aussetzte, von Beatty abgeschnitten zu werden. Aber wahrscheinlich hatte die Aufklärung der IV. Aufklärungsgruppe nach Norden ergeben, daß diese Gefahr nicht bestand. Wünschenswert wäre gewesen, daß dieser wichtige Punkt von der deutschen Geschichtsschreibung einwandfrei geklärt wäre.

Nach den Unterseebootangriffen bei Terschelling auf das Gros steuerte Boedicker 9.30 Uhr vormittags einen Punkt 40 Seemeilen nördlich der genannten Insel an (Plan 11—E). Dieser Kurswechsel vermehrte die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit der englischen Schlachtkreuzerflotte. Sicherlich hat Boedicker dies bei seinem Entschluß bedacht. Er hätte zur Sicherung seiner Rückzugslinie seine Leichten Streitkräfte nach Norden aufklären lassen können. Es ist nicht bekannt, ob er diese wichtige Maßnahme getroffen hat. Jedenfalls kam er, wie wir später sehen werden, einige Zeit vor der englischen Schlachtkreuzerflotte nördlich von Terschelling an. Dort änderte er um 11.45 Uhr den Kurs auf Ost und steuerte schließlich um 12 Uhr mittags mit Südostkurs an der holländischen Küste entlang (Plan 11—F). 45 Seemeilen vor ihm stand das Gros, das mittags noch einmal von einem Unterseeboot angegriffen wurde (Plan 11—G). Die Briten erwähnen die Unterseebootangriffe überhaupt nicht. Vielleicht handelte es sich, wie so häufig, nur um „falschen Alarm".

Während des Vormittags steuerte die Grand Fleet südöstlichen Kurs, mit der Absicht, den Deutschen den Rückweg zu verlegen. Sie erhielt um 4.06 Uhr die Meldung Tyrwhitts über das Sichten von Schlacht- und Leichten Kreuzern an der englischen Küste. Das war prompte Arbeit seitens Tyrwhitts, denn er hatte die Deutschen erst um 3.50 Uhr in Sicht bekommen, und gleichzeitig ein Zeugnis für das gute Arbeiten der englischen Nachrichtenübermittlung. Jellicoe ging darauf mit der gesamten Grand Fleet auf Höchstgeschwindigkeit. Um 4.20 Uhr teilte die Admiralität mit, daß Lowestoft bombardiert würde. Um 5.40 Uhr meldete die Funkstation in Aldeburgh, daß die deutschen Schlachtkreuzer wieder nach Osten steuerten. Die Meldungen gaben Jellicoe und Beatty ein zutreffendes Bild von der Situation.

Beatty rundete um 8.07 Uhr vormittags den Südzipfel der Südwesttiefe der Doggerbank und nahm Kurs etwa auf die Nordspitze



Plan 12: Die Operationen gegen die englische Küste von 4 Uhr morgens bis mittags am 25. April.

Terschellings. Er hätte 12 Seemeilen einsparen können, wenn er seinen Kurs nach Terschelling über den Teil der Doggerbank, der nur eine geringste Tiefe von etwa 20 Meter besitzt, gesetzt hätte. Wahrscheinlich galt dieser Kurs jedoch als gefährdet durch Minenfelder und Wracks. Corbett stellt fest, daß Beattys Streitkräfte von 2.48 Uhr bis 3.35 Uhr 22,2 Seemeilen, von 3.35 Uhr bis 8.07 Uhr 22,5 Seemeilen und von 8.07 Uhr bis 12.30 Uhr nachmittags 19,6 Seemeilen in der Stunde liefen. Die Fahrtverminderung auf dem letzten Teil des Weges bedeutete einen Verlust von 12 Seemeilen. Die zweistündige Verspätung bei der Abfahrt aus Rosyth ist einem Verlust von 45 Seemeilen gleichzusetzen. Der Gesamtverlust kann also auf 57, möglicherweise sogar auf 69 Seemeilen berechnet werden.

Beatty machte um 12.30 Uhr nachmittags kehrt und lief in den Hafen ein. Nur 45 Seemeilen fehlten, und er wäre mit Boedicker in Gefechtsberührung gekommen. Allerdings würde die IV. Aufklärungsgruppe ihn wohl vorher gesichtet und gemeldet haben und Scheer imstande gewesen sein, seinen Aufklärungsstreitkräften rechtzeitig zu Hilfe zu kommen. Ja es wäre vielleicht sogar möglich gewesen, ihn in den Schußbereich der Linienschiffgeschwader zu locken. Das freilich nur bei einem Versagen seiner Leichten Kreuzer, deren Aufgabe es ist, Überraschung durch überlegene Streitkräfte unmöglich zu machen. Falls es zu einem Zusammenstoß gekommen wäre, hätte die Tätigkeit der Leichten Kreuzer bei beiden Parteien eine ausschlaggebende Rolle gespielt.

Der Rückzug der britischen Streitkräfte von der belgischen Küste gab die neu gelegte Sperre den Deutschen preis. Den Torpedobooten der letzteren gelang es schon am 25. April, dieselbe teilweise zu zerstören, außerdem vernichteten sie einen bewaffneten Fischdampfer, den der Rückzugsbefehl nicht erreicht hatte (Plan 11—H).

Die materiellen Verluste während der geschilderten Operationen waren nicht bedeutend. Der Minentreffer auf „Seydlitz" war der größte Schaden auf deutscher Seite. Die Reparatur dauerte über einen Monat und verzögerte den deutschen Vorstoß, der zur Skagerrakschlacht führte. Die Deutschen verloren außerdem ein Unterseeboot und ein Flugzeug, ein Luftschiff wurde durch eine Sprenggranate leicht beschädigt. Die Briten verloren ein Unterseeboot, zwei Leichte Kreuzer wurden schwer beschädigt und fünf Vorpostenboote vernichtet. Bei den Franzosen war ein Zerstörer beschädigt. Die

moralische Auswirkung war hingegen recht bedeutend. Wir werden darüber später ausführlich berichten.

Erwähnenswerte Fehler sind die vergeblichen Versuche der Admiralität, taktische Bewegungen aus der Ferne zu leiten, und die Sorglosigkeit der Deutschen bei der Abgabe von Funksprüchen und die ungenügende Methode ihrer Chiffrierung. Letzteres soll nicht etwa die Leistungen des englischen Nachrichtendienstes herabsetzen, die wirklich staunenswert waren. Die britischen Führer bekamen nicht nur in kurzen Abständen zutreffende Nachrichten über Position und Kurs der deutschen Streitkräfte, sondern sie erhielten sogar viele Stunden vorher Kenntnis von den Absichten Scheers. Diesem Umstande ist es zu danken, daß die Initiative zu einem guten Teil von der deutschen auf die englische Seite überging.

Die Operationen brachten den Beweis für die Untauglichkeit der deutschen Luftschiffe sowohl zum Aufklärungsdienst als auch zum wirksamen Abwurf von Bomben.

Die Unterseeboote waren trotz ihrer Massierung in einem beschränkten Seegebiet und ihrer beträchtlichen Anzahl eine Enttäuschung. Die hohe Geschwindigkeit der Überwasserschiffe erschwerte ihre Aufgabe beim Angriff außerordentlich.

Die Benutzung von Flugzeugen zum Abwerfen von Bomben auf Schiffe versagte völlig, diese Kunst steckte eben damals noch in den Kinderschuhen. Tatsächlich war es, soweit bekannt, das erstemal, daß Flugzeuge beim Angriff auf Großkampfschiffe in hoher Fahrt verwendet wurden.

Heute würde ein Bombardement, wie das von Lowestoft, durch Großkampfschiffe ausgeführt, bei der Weiterentwicklung der Unterseeboot- und Flugwaffe ein in gar keinem Verhältnis zu dem möglichen materiellen Ergebnis stehendes Risiko bedeuten.

Die Auswirkungen der Unternehmung vom 25. April waren in beiden Ländern, Deutschland und England, sehr einschneidend. Das Geschick, mit dem die Hochseeflotte ein Unternehmen voller Gefahren mit gutem Erfolg durchgeführt hatte, erhöhte in Deutschland Zuversicht und Stimmung. In England war, nach den Worten Corbetts, die öffentliche Meinung wie vom Schlag gerührt, man fühlte sich erniedrigt und war empört, daß die Deutschen nach längerer Pause Englands Küste wiederum ungestraft überfallen konnten. Lord Balfour fühlte sich bewogen, den Bürgermeistern von Lowestoft und Yar-

mouth eine offizielle, beruhigende Erklärung zu übermitteln und versprach in aller Öffentlichkeit eine neue Verteilung der englischen Seestreitkräfte, die, nach Corbett, einen erneuten Überfall „außerordentlich gefahrvoll für den Feind" gestalten würde. Vom militärischen, aber auch vom politischen Gesichtspunkt gesehen, war der Wert dieser Verlautbarung sehr fraglich. Sie diente eigentlich nur dazu, bei den alliierten und neutralen Völkern den Erfolg des deutschen Schlages aufzubauschen und den Deutschen neuen Mut zu machen. Militärisch war sie eine wichtige Information für den Feind, und schließlich mußten Balfours leere Drohungen bei weiteren deutschen Erfolgen seine eigene politische Stellung erschüttern. Sein Verhalten kennzeichnete sich als Bitte um ein Vertrauensvotum in einer Angelegenheit, die dazu nicht wichtig genug war. Es wäre klüger gewesen, in der Öffentlichkeit zu erklären: „C'est la guerre" und im geheimen bessere militärische Vorbereitungen zur erfolgreichen Abwehr eines erneuten Überfalls zu treffen. Warum gab Balfour nicht dem britischen Oberbefehlshaber in aller Schärfe zu verstehen, daß dessen veralteter Brief vom 30. Oktober 1914 nicht mehr den Beifall der Admiralität hatte?

Obwohl Jellicoe nicht darüber informiert wurde, fand zum mindesten ein wichtiger Punkt seines Briefes tatsächlich nicht mehr die Billigung der Admiralität. Jellicoe hatte verlangt, daß ihm bei einer bevorstehenden Schlacht die Harwich-Streitkräfte zu Hilfe geschickt werden sollten. Das Lowestoft-Bombardement hatte anscheinend die Admiralität überzeugt, daß eine solche Maßnahme in Zukunft untunlich sei. Entsprechend hielt sie gelegentlich der Skagerrakschlacht ihr Jellicoe gegebenes Versprechen, Tyrwhitt zu Hilfe zu entsenden, nicht ein. Die Beschränkung der Harwich-Streitkräfte auf Verwendung im reinen Küstenschutz sollte später schwerwiegende Nachteile bringen. Sie war ein Ergebnis der Unternehmung vom 25. April.

Von recht zweifelhaftem Wert war auch die von Balfour angekündigte Neuverteilung der britischen Seestreitkräfte. Verschiedene Pläne dafür standen seit Monaten zur Erwägung. Die Admiralität und Beatty waren dafür, einen Teil der Grand Fleet nach Süden zu verlegen. Jellicoe widersetzte sich dem mit aller Kraft. Dieselbe Meinungsverschiedenheit hatte schon, wie erinnerlich, 1914 bestanden, als Beattys Streitkräfte nach Süden, und zwar nach Rosyth, verlegt und dadurch in Wirklichkeit selbständig wurden. Die neuen Vor-

schläge waren dazu angetan, Beattys Streitkräfte auf Kosten der Jellicoe unterstellten noch weiterhin zu verstärken. Bei dem so verschiedenartigen Charakter der beiden führenden Seebefehlshaber liegt es nahe, daß Personenfragen bei den neuen Erörterungen eine Rolle spielten. Zunächst stand die Verlegung des dritten, aus älteren Linienschiffen zusammengesetzten Schlachtgeschwaders und die des dritten Panzerkreuzergeschwaders von Rosyth nach der Themse zur Erwägung. Jellicoe war leicht für diese Maßnahme zu haben, tatsächlich war sie nicht von einschneidender Bedeutung. Die beiden Geschwader trafen am 2. Mai auf ihrer neuen Station ein. Der älteste Offizier, Vizeadmiral Bradford, schied aus dem Verbande der Grand Fleet aus und wurde unmittelbar der Admiralität unterstellt. Es bestand fernerhin Einverständnis, daß das dritte Schlachtgeschwader durch das Linienschiff „Dreadnought" verstärkt würde. Man glaubte, daß nunmehr die genannten Streitkräfte den deutschen Schlachtkreuzern in ihrer damaligen Stärke gewachsen sein würden. Man rechnete mit vier verfügbaren deutschen Schlachtkreuzern.

Es bestand ferner Einverständnis damit, daß zur Verstärkung der Verteidigung der Ostküste die Unterseebootsflottille Rosyth nach Yarmouth verlegt werden sollte, mit Ausnahme von zwei Booten. Weitere Unterseebootflottillen bestanden bereits in Dover, Harwich und Blyth. In letzterem Hafen lag die neu aufgestellte, der Grand Fleet zugeteilte elfte Flottille.

Nachdem nunmehr ein Teil der Rosyth-Streitkräfte nach Süden verlegt war, brachte die Admiralität in Vorschlag, daß das schnelle fünfte Schlachtgeschwader von Scapa dorthin verlegt würde. Letzteres bestand aus den fünf besten und modernsten Linienschiffen, den stärksten der ganzen Grand Fleet. Es war nicht schwer, vorauszusehen, welche Stellung Jellicoe und Beatty zur Verschiebung eines derartig starken Flottenteils aus dem Befehlsbereich des einen in den des anderen nehmen würden. Ganz naiv schreibt Corbett: „Diese Lösung wurde warm von Admiral Beatty befürwortet, während der Oberbefehlshaber Jellicoe ernste Hemmungen zeigte." Das war selbstverständlich!

Die Gründe, die Beatty vorbrachte, waren zum mindesten offenherzig. Bereitwilligst einverstanden damit, daß ein veraltetes Großkampfschiff und sechs schwache Linienschiffe der II. Linie (letztere etwa gleichwertig drei Schlachtkreuzern) den feindlichen Schlachtkreuzern in

ihrer augenblicklichen Stärke und Anzahl gewachsen seien, beanspruchte Beatty noch eine weitere Verstärkung seiner Streitkräfte mit Rücksicht auf die beiden modernen Schlachtkreuzer „Lützow" und „Hindenburg". Eine Kritik dieser Art von Beweisführung erscheint geboten. Einmal war es abwegig, eine Neuverteilung der englischen Streitkräfte vorzunehmen, die zu einem Teil auf der augenblicklichen, zum anderen Teil auf der künftigen Stärke des Feindes beruhte und daher beliebige Zahlen zugrunde zu legen, die sich der beabsichtigten Beweisführung anpaßten. Dann dürfte der auf der Höhe stehende britische Nachrichtendienst doch wohl gewußt haben, daß die „Hindenburg" noch gar nicht verwendungsbereit war. Jedenfalls stellten „Lützow" und „Hindenburg" dieselbe Bedrohung für Bradford wie für Beatty dar. So kam die Beweisführung Beattys fast darauf hinaus, daß Bradford mit seiner Streitmacht, die 3—4 Schlachtkreuzern in ihrer Stärke gleichzusetzen war, den deutschen Schlachtkreuzern, deren Zahl auf 4—6 geschätzt wurde, ebensogut gewachsen sei als Beatty mit seinen 10 Schlachtkreuzern und zahlreichen Leichten Kreuzern und Zerstörern.

Kein Wunder, daß Jellicoe schwere Bedenken hatte! Seine Beweisführung ging dahin, daß die fünf mächtigen 25-Seemeilen-Linienschiffe untrennbar von der Flotte ihre Vorhut bilden müßten, und daß er in den taktischen Plänen für die kommende Seeschlacht mit ihrer Anwesenheit an der ihnen zukommenden Stelle der Schlachtlinie rechnen müßte. Er bekämpfte daher mit der notwendigen Schärfe einen Plan, der die Streitkräfte seines ersten Untergebenen über Gebühr verstärken sollte, mit dem er in taktischen Fragen so wie so nicht einig war. Er machte daher einen neuen Vorschlag. Er wollte die gesamte Grand Fleet nach Süden, und zwar nach Rosyth und dem Humber, verlegen, sobald diese Stützpunkte entsprechend ausgebaut seien. Nur so würde er die Kontrolle über seine Linienschiffe ausüben können und auch die Schlachtkreuzerflotte wieder in seine Hand und Befehlsgewalt bekommen. Bei allen Operationen müsse die Führung der Grand Fleet „als einheitlicher Verband und von einer Stelle aus gewährleistet bleiben". Das war zweifellos die richtige Auffassung! So hätte es gemacht werden müssen!

VI.

Das Unternehmen vom 4. Mai

Während einer kurzen Unterbrechung dieser nie endenden Erwägungen führte die Grand Fleet eine gute durchdachte Unternehmung aus. Der Plan war ähnlich dem ersten Angriff auf Tondern, aber insofern umfassender, als der Angriff auf die Luftschiffhallen daselbst nur Nebenzweck, der Versuch, die Hochseeflotte in eine Falle zu locken, Hauptzweck sein sollte. Die ins Auge springenden Fehler des ersten mißglückten Angriffs wurden vermieden, die gesamte Grand Fleet sollte diesmal hinter den für den Angriff bestimmten Streitkräften stehen, und vor allem sollte Jellicoe allein die Führung haben. Selbst die Admiralität wollte ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Meldungen des Nachrichtendienstes an Jellicoe weiterzugeben. Die Leistung des letzteren war wiederum unvergleichlich.

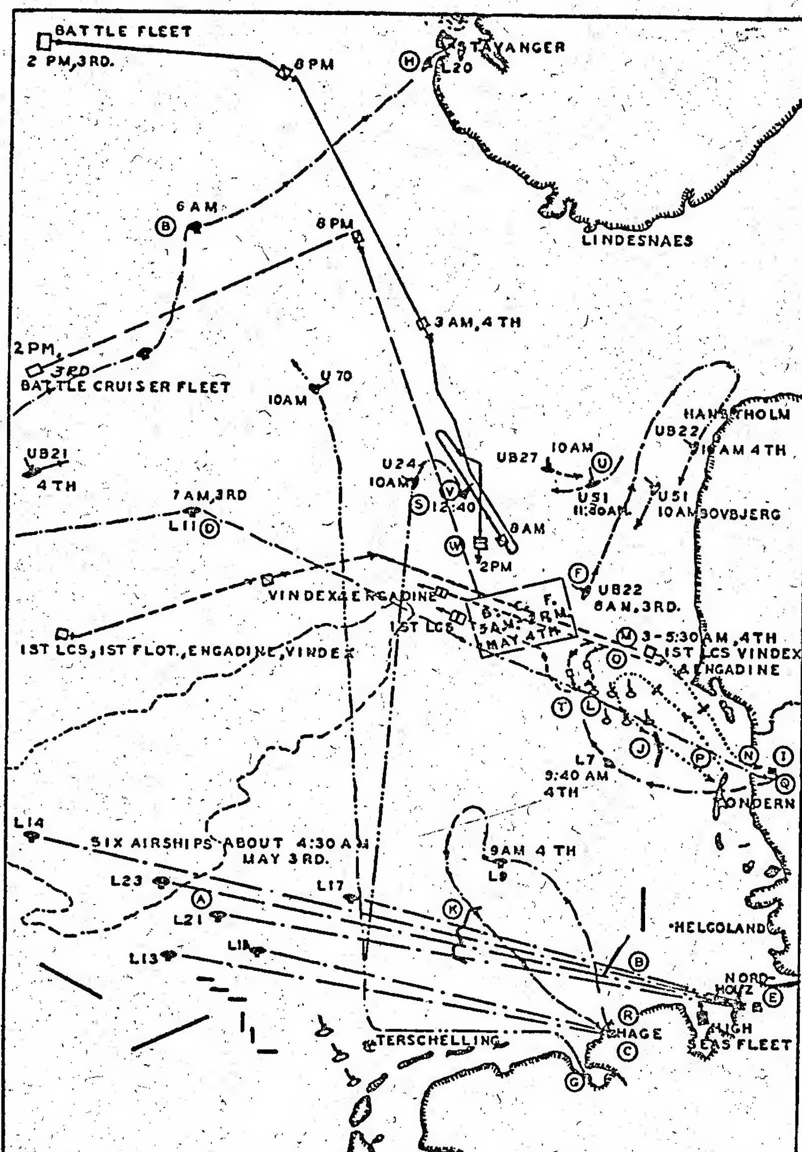
Der britische Plan bot viel Beachtenswertes. Die Deutschen besaßen drei Ausfallstraßen (Skizze I). Zwei von ihnen liefen parallel zueinander nach Norden an der schleswigschen und dänischen Küste sowie der Insel Sylt entlang nach Horns Riff-Feuerschiff. Eine der Straßen lief östlich von Helgoland und Amrumbank dicht unter der Küste, die zweite verlief etwas weiter westlich. Da beide Straßen in das Gebiet um Horns Riff führten, konnten sie vom Gesichtspunkte der Strategie und bei dem vorliegenden Plan der Briten und seinen Zwecken praktisch als derselbe Weg betrachtet werden. Nach Westen führte eine dritte, von Minen gesäuberte Ausfallstraße an Borkum und Terschelling bzw. der holländischen Küste entlang. Da die Luftschiffhallen bei Tondern angegriffen werden sollten, war anzunehmen, daß die Deutschen die Ausfallstraße nach Norden benutzen würden. Daher sollte der Minenleger „Abdiel", ein der Grand Fleet zugehöriges Fahrzeug vom Zerstörertyp, die nach Norden führende Ausfallstraße südlich von Vyl-Feuerschiff durch Minen sperren. Außer-

dem sollten zwei Unterseebootlinien, je drei Boote stark, hintereinander ausgelegt werden, eine westlich von Vyl-Feuerschiff, die zweite bei Horns Riff. In letzterem Gebiet sollte auch die Schlachtkreuzerflotte aufgestellt werden, unmittelbar dahinter die Grand Fleet. Falls die Deutschen unerwartet die Ausfallstraße nach Westen benutzen würden, war auch hier dafür gesorgt, daß sie auf ein von dem Minenleger „Princeß Margaret" gelegtes Minenfeld stoßen würden und dahinter bei Terschelling auf eine Unterseebootlinie von drei Booten.

Nachdem die genannten Vorbereitungen getroffen waren, sollte ein Stoßtrupp in der Frühe des 4. Mai bei Sylt erscheinen. Kommodore Alexander-Sinclair führte diesen, er bestand aus dem ersten Leichten Kreuzergeschwader (4 Schiffe), der ersten Flottille (16 Zerstörer) und den Flugzeugträgern „Engadine" und „Vindex" mit 9 Flugzeugen. Letztere sollten auf die Luftschiffhallen bei Tondern Bomben abwerfen.

Als die Grand Fleet im Begriff war, diese gut vorbereitete Unternehmung zu beginnen, stiegen in Hage, Nordholz und Tondern acht deutsche Luftschiffe auf zum Angriff auf englische und schottische Küstenstädte. Am Abend des 2. Mai bombardierten sechs davon die englischen Häfen von Whitby bis Blyth. Zwei weitere, „L 14" und „L 20", stießen während der Nacht sogar bis zu dem Gebiet von Edinburg vor. Als die Nachricht von dem Luftangriff kam, waren die englischen Streitkräfte bereits auf dem Vormarsch auf ihre Stationen. Das Auslaufen der Schlachtkreuzerflotte aus Rosyth war dem dort patrouillierenden „U 21" entgangen, obwohl sein Kommandant, Kapitänleutnant Hashagen, einer der besten deutschen Unterseebootführer war. Da bekannt war, daß die Deutschen ihren Luftschiffen bei der Rückkehr Seestreitkräfte zur Aufnahme entgegenzuschicken pflegten, schien es nicht ausgeschlossen, daß Alexander-Sinclair bei Horns Riff von überlegenen Streitkräften angegriffen würde.

Dieses Mal hatte die Hochseeflotte wirklich guten Grund, ihre Luftschiffe bei der Rückkehr aufzunehmen, sie hatten nämlich Sturm, dickes Wetter und Schneeschauer angetroffen. Die ungünstige Wetterlage hatte ihren Angriff derart verzögert, daß sie bei dem Antritt der Heimreise knapp an Brennstoff wurden. Dazu kam, daß sich Eis auf den Propellern bildete und herumgeschleuderte Eissplitter Gaszellen der Luftschiffe „L 11", „L 14" und „L 21" durchschlugen. Gas entwich in solcher Menge, daß die Schiffe nur durch Motorkraft in der Luft zu halten waren. Als auch noch Gegenwind auftrat, war



Plan 13: Die Operationen vom 3. Mai, 4 Uhr morgens bis zum 4. Mai, 2 Uhr nachmittags.

Korvettenkapitän Strasser sich darüber klar, daß sie nur noch unter Schwierigkeiten in ihre Häfen gelangen würden. Er leitete daher die beschädigten Luftschiffe nach Hage und forderte bei der Flotte Schiffe zu ihrer Unterstützung an.

Um 2.20 Uhr vormittags schickte Vizeadmiral Schmidt, der Chef des I. Geschwaders, die Leichten Kreuzer „Regensburg", „Pillau" und „Elbing" mit der I. Zerstörerflottille und der X. und XVII. Halbflottille nach der Sperrlücke bei Norderney. Um 4.25 Uhr vormittags meldete „L 21", bei dem zwei Zellen leckgeschlagen waren, seinen Standort 70 Seemeilen nordwestlich (302°) von Terschelling und erbat Zerstörerhilfe (Plan 3—A). Zerstörerflottillen wurden nach seinem Standort entsandt, alle verfügbaren Streitkräfte machten seeklar. Scheer war in großer Verlegenheit, da die IV. Aufklärungsgruppe, die VI. Zerstörerflottille und die IX. Halbflottille sowie fünf Linienschiffe des III. Geschwaders sich gerade in der Ostsee befanden. Die Einheiten hätten ihm sehr gefehlt, wenn sich aus dem Vorstoß zur Rettung der Luftschiffe eine Seeschlacht entwickelt hätte.

Auch von Norden kamen jetzt schlechte Nachrichten. „L 20" hatte um 4.50 Uhr vormittags etwa 165 Seemeilen WSW (234°) von Lindesnaes (The Naze, Norwegen) gestanden. Um 6 Uhr vormittags erfuhr der Kommandant von einem Fischdampfer, daß er etwa 135 Seemeilen W (257°) von Lindesnaes abstand (Plan 13—B). Daraus ergab sich, daß er schnell nach Norden abgetrieben wurde. Er meldete daher um 6.40 Uhr vormittags, daß er voraussichtlich einen deutschen Hafen nicht mehr erreichen würde, gleichwohl werde er versuchen, die dänische Küste bei Hanstholm zu erreichen und dann an ihr entlang nach Süden steuern in der Hoffnung, noch bis Tondern zu kommen.

Um 7 Uhr vormittags stand „L 11" mit lecken, von Eissplittern durchschlagenen Zellen 165 Seemeilen W (257°) von Bovberg (Plan 13—D). Alle anderen Luftschiffe kamen zu dieser Zeit gut vorwärts. Schon hatte „L 16" um 6.50 Uhr früh in Hage gelandet (Plan 13—C). Um 8.50 Uhr war auch „L 13" in Sicherheit. Um 7.15 Uhr kam „L 17" in Nordholz an (Plan 13—E), ihm folgte um 9.40 Uhr „L 21", das Luftschiff, das um Hilfe gebeten hatte. „L 23" und „L 24" waren ebenfalls nahe bei und außer Gefahr. Vizeadmiral Schmidt berief daraufhin alle nach Westen detachierten Streitkräfte zurück und entsandte eine schnelle Zerstörerflottille nach Horns Riff. Zwei Unterseeboote, die bei Horns Riff (Plan 13—J) auf Vorposten

waren, erhielten Befehl, „L 20" zu helfen. Sie begaben sich in das Gebiet bei Hanstholm, in der Hoffnung, Fühlung mit dem Luftschiff zu bekommen. Das war, wie wir später sehen werden, ein sehr glücklicher Umstand für die Briten.

Der britische Nachrichtendienst hatte inzwischen mit gewohnter Zuverlässigkeit gearbeitet und sofort gemeldet, daß Gruppen von deutschen Schlacht- und Leichten Kreuzern ausliefen. Ebenso hatte er wahrscheinlich durch Funkpeilungen den Standort von „L 20" festgestellt. Das vierte Leichte Kreuzergeschwader erhielt von Jellicoe Befehl, nach dem Luftschiff zu suchen. Letzteres hatte aber bereits um 8 Uhr die norwegische Küste gesichtet und überflog drei Stunden später Stavanger (Plan 13—H). Brennstoff hatte es nur noch für vier Stunden, und immer noch wehte Gegenwind. Gegen Mittag landete Kapitänleutnant Stabbert widerstrebend im Wasser bei Gande Fjord. Das Luftschiff wurde dabei zum Wrack. Die Besatzung wurde interniert.

„L 23" kam um 10.40 Uhr und „L 14" gegen Mittag in Nordholz an. Als gegen 1.30 nachmittags „L 11" in Tondern gesichtet und zwanzig Minuten später in Sicherheit war (Plan 13—I), wurden alle Überwasserstreitkräfte in den Hafen zurückgerufen. Dieser Befehl wurde sofort in London entziffert und an die Grand Fleet weitergegeben. Dort wurde man hoffnungsfroh hinsichtlich des Erfolgs am nächsten Tage. Man hätte noch froher sein können über eine weitere Tatsache, die unbekannt geblieben war. „U 22" und „U 51", anstatt auf Vorposten bei Horns Riff zu liegen, in welchem Gebiet die Grand Fleet im Begriff war, ihre Aufstellung zu nehmen, standen weit im Norden auf dem Rückwege von Hanstholm, wo sie „L 20" helfen sollten. Das ist ein aus dem Leben gegriffenes Beispiel, welche Rolle unverdientes Glück im Seekrieg spielen kann.

Die britische Unternehmung wickelte sich planmäßig ab. Gegen 1.30 Uhr nachts am 4. Mai legten „Abdiel" (Plan 13—J) sowohl wie „Princeß Margaret" (Plan 13—K) ohne Zwischenfall ihre Minenfelder aus. Kurz nach 3 Uhr früh erreichte Alexander-Sinclair die dänische Küste etwas nördlich von Horns Riff. Die sechs Unterseeboote nahmen ihre Stationen bei Horns Riff- und Vyl-Feuerschiff ein (Plan 13—L). Allerdings kollidierten zwei von ihnen während der Dunkelheit unter Wasser. Das war gerade kein günstiges Vorzeichen

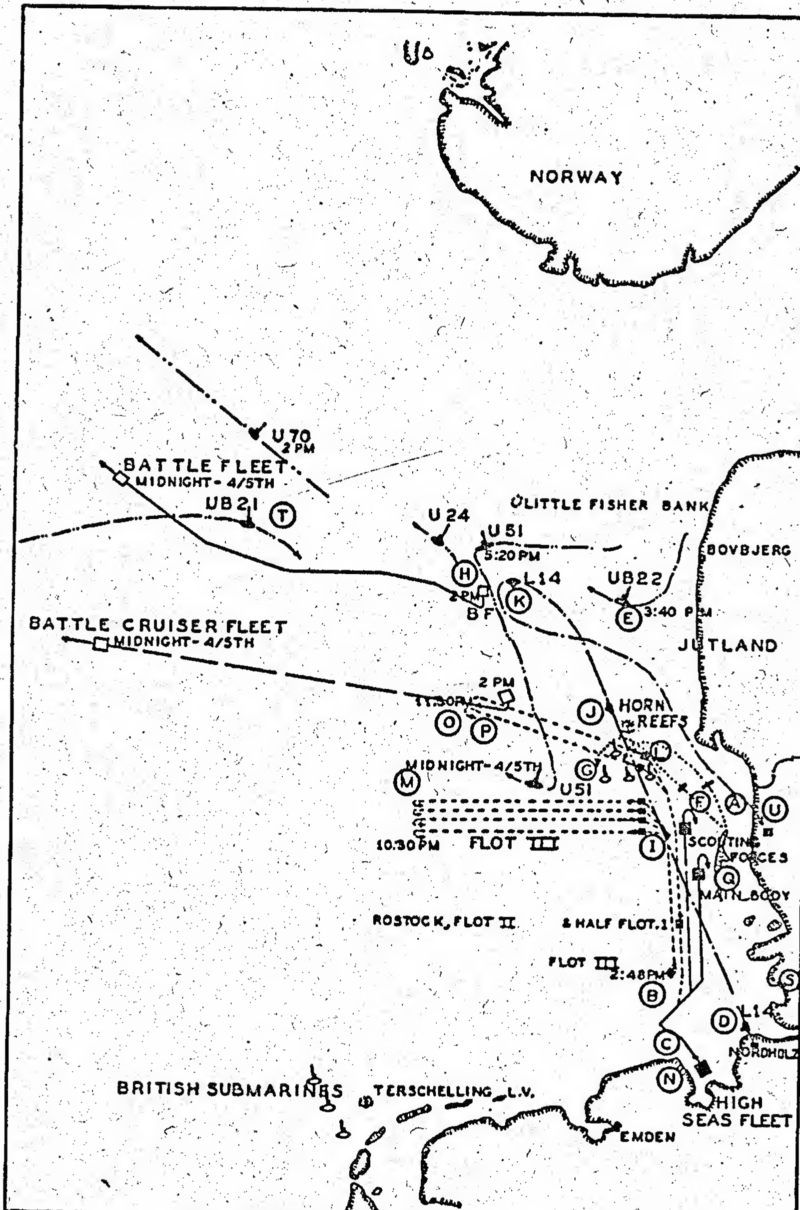
beim Beginn der Unternehmung. Die Schlachtkreuzerflotte sowie die Schlachtflotte waren gegen 5 Uhr früh auf Position.

Inzwischen hatten die Flugzeugträger „Engadine" und „Vindex" ihre neun Flugzeuge zu Wasser gebracht. Trotz günstiger Bedingungen brachen sich sieben davon Propellerflügel bei dem Versuch, in der Dünung aufzusteigen. Von den beiden, denen schließlich der Start gelungen war, kam eins unklar von den Funkentelegrafiedrähten des Zerstörers „Goshawk" und ging zu Bruch. Das einzig übrigbleibende Flugzeug startete zum Angriff auf die Luftschiffhallen bei Tondern (Plan 13—M). Es erreichte sein Ziel jedoch nicht. Die Deutschen sichteten es über der Küste bei Tondern hin und her kreuzend (Plan 13—N).

Deutscherseits wurde daraufhin das Sichten eines unbekannten Flugzeuges bekanntgegeben, aber der erwartete Angriff auf die Flugzeughallen blieb aus. Die Seeflugzeuge in List und die Landflugzeuge in Tondern stiegen zu Erkundungsflügen auf, konnten jedoch keine feindlichen Streitkräfte entdecken (Plan 13—Q). Zur Aufklärung nach Norden und Westen stieg „L 7" in Tondern (Plan 13—R) und „L 9" in Hage (Plan 13—P) auf. „L 9" kreuzte über einem Gebiet, das 60 Seemeilen von Horns Riff ab lag, ohne irgend etwas zu sichten, und kehrte mittags nach Hage zurück. Um 9.40 Uhr vormittags meldete „L 7" seinen Standort 25 Seemeilen südwestlich von Vyl-Feuerschiff mit Kurs auf Horns Riff. Das war die letzte Nachricht von ihm. Kurz nach seiner Meldung stieß es auf „Galatea" und „Phaeton" vom ersten Leichten Kreuzergeschwader. Nach Rückkehr des britischen Flugzeuges zu seinem Mutterschiff, etwa um 5.30 Uhr, war das erste Leichte Kreuzergeschwader auf seine Station an dem Westflügel der Marschsicherung Beattys gedampft und dort gegen 7.30 Uhr angekommen (Plan 13—O). Sobald die beiden Leichten Kreuzer das Luftschiff sichteten, hielten sie darauf zu und feuerten auf große Entfernung einige Schüsse. Glücklicher- oder unglücklicherweise, je nachdem wie man es nimmt, traf durch einen großen Zufall eine der Granaten den Benzintank des Luftschiffes, das sofort senkrecht in die See abstürzte (Plan 13—T). „E 31" tauchte auf und nahm sieben Mann, die das Desaster überlebt hatten, gefangen. Die Zerstörung des Luftschiffes war so schnell vor sich gegangen, daß keine Zeit gewesen war, den Feind zu melden. Selbstverständlich wäre in diesem Falle den

Briten letzteres erwünscht gewesen, da sie die Deutschen aus dem Hafen locken wollten. Der glückliche Treffer hatte das Gegenteil erreicht. Das Unvermögen der beiden Luftschiffe, starke feindliche Streitkräfte innerhalb 60 Seemeilen Entfernung von ihren Häfen festzustellen, war ein neuer Beweis für die beschränkte Verwendungsmöglichkeit von Luftschiffen.

Nachdem Flugzeuge und Luftschiffe nicht in der Lage gewesen waren, die Grand Fleet festzustellen, brachte eine rein zufällige Begegnung mit einem Unterseeboot ihre Anwesenheit zur Kenntnis Scheers. Am 3. Mai waren „U 24" und „U 70" aus Emden ausgelaufen (Plan 13—G). Ein Boot sollte auf der Linie Peterhead—Egerö kreuzen, das andere zwischen Fair Island und Marsten. Auf dem Marsch dorthin gerieten beide Boote zufällig in die Nähe der Grand Fleet. „U 24" sichtete um 9.30 Uhr vormittags zwei Kreuzer der Minotaurklasse und einen Zerstörer (Plan 13—S). Kapitänleutnant Schneider tauchte um 10.10 Uhr und fuhr einen Anlauf gegen die Kreuzer. Wie üblich, mußte der Angriff wegen einer Störung abgebrochen werden. Schneider tauchte daher um 10.55 Uhr wieder auf und funkte seine Begegnung mit dem Feinde. Schon um 11.16 Uhr hatte Scheer die Meldung — eine ausgezeichnete Leistung in der Nachrichtenübermittlung. Kapitänleutnant Wünsche auf „U 70" erhielt ebenfalls Schneiders Meldung, setzte aber seinen von dem Ort der Begegnung wegführenden Marsch nach Nordwesten fort. Er versäumte dadurch nach unserer Meinung die Gelegenheit, Initiative zu zeigen, die nun einmal jedem Unterseebootkommandanten eigen sein muß. Die Meldung des „U 24" deckte sich mit den Mitteilungen deutscher Agenten. Scheer kam zu der Überzeugung, daß eine Unternehmung der englischen Flotte gegen die Helgoland-Bucht im Bereich der Möglichkeit lag. Starker Südwestwind verhinderte leider Luftschiffaufklärung nach Norden bis zu dem Punkt, wo die Begegnung von „U 24" mit englischen Streitkräften stattgefunden hatte. Die jüngsten Vorgänge hatten gezeigt, welche Vorsicht bei der Verwendung von Luftschiffen geboten war. Da die Unterseeboote „U 21", „U 22", „U 27", „U 24" und „U 70" sich zufällig in der Nordsee befanden, erhielten sie den Befehl, in der gemeldeten Richtung aufzuklären. Da es schwer war, Unterseebooten Funkbefehle zu übermitteln, bestand wenig Hoffnung auf einen Erfolg. Die in der Ostsee befindlichen Streitkräfte (fünf Linienschiffe des III. Geschwaders, die IV. Aufklärungsgruppe, die VI. Zerstörer-



Plan 14: Die Operationen vom 4. Mai, 2 Uhr nachmittags bis zum 5. Mai, 5 Uhr morgens.

flottille und die IX. Halbflottille) erhielten Befehl, sofort durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Nordsee zurückzukehren.

Mittlerweile war es zu spät geworden, alle Streitkräfte zu konzentrieren und am 3. Mai noch bei Tageslicht auszulaufen. Scheer beschloß daher, am späten Abend in See zu gehen. Die Flotte sollte dann früh am nächsten Morgen eben außerhalb der Minenfelder bereit sein, den Feind dort anzugreifen. Der erste Führer der Zerstörer, Kommodore Michelsen an Bord der „Rostock", wurde beauftragt, mit den auf Vorposten befindlichen Zerstörerflottillen eine Nachtstreife in Richtung auf den vermutlichen Standort der englischen Streitkräfte zu machen. Bei Tagesanbruch sollte er auf die Hochseeflotte bei Horns Riff-Feuerschiff sammeln. Um 2 Uhr nachmittags klärte ein Flugzeug aus List bei Horns Riff auf, ohne den Feind zu sichten (Plan 14—A).

Von den fünf in See befindlichen Unterseebooten richtete nur „U 24" Nennenswertes aus. Schneider sichtete um 12.40 Uhr in weiter Entfernung die hohen Masten von zehn nach Süden steuernden Kriegsschiffen (Plan 13—V) und meldete um 1.10 Uhr durch Funkentelegrafie diese wichtige Tatsache. Korvettenkapitän Hollmann lief um 2.48 Uhr mit der III. Zerstörerflottille aus Helgoland aus (Plan 14—B). Zu derselben Zeit verließ Kommodore Michelsen mit fünf Booten der II. Flottille und der I. Halbflottille die Jade (Plan 14—C). Was Schneider gesichtet hatte, war tatsächlich die britische Schlachtflotte. Während des Vormittags hatte Jellicoe in einem ausgedehnten Gebiet mit nördlichen und südlichen Kursen auf und ab gestanden. Dieses Verfahren mußte Angriffe von Unterseebooten erschweren und beim Gesichtetwerden durch Unterseeboote oder Luftstreitkräfte der Anlaß werden zu irrigen Meldungen über seinen Kurs und Standort. Daher kam es auch, daß Schneider um 1.10 Uhr die Flotte mit südlichem Kurs gemeldet hatte. Als die Briten um 2 Uhr nachmittags schließlich auf Westkurs gingen, tappten die Deutschen vollkommen im Dunkeln. Die von ihnen angesetzten Angriffe wurden, wie wir später sehen werden, zu Luftstößen.

„U 51" bekam um 11.20 Uhr vormittags Befehl, nach dem Berührungspunkt von „U 24" mit den englischen Kreuzern zu eilen (Plan 13—U). Um 3.36 Uhr nachmittags erhielt „U 22" denselben Befehl (Plan 14—E). Um 5.20 Uhr nachmittags begegnete „U 51" dem „U 24" und erhielt so die neuesten Nachrichten. Dennoch kamen die deutschen

Unterseeboote zu spät. Schon um 2 Uhr nachmittags hatte Jellicoe den Rückzug nach den Stützpunkten angeordnet (Plan 13—W). Seine Entschließung muß in Anbetracht der Lage befremden. Gemäß dem britischen Plan sollte die Hochseeflotte in eine Falle gelockt werden. Warum in aller Welt ließ Jellicoe ihr keine Zeit herauszukommen? Hatte er doch stets betont, plötzliche Vorstöße der Deutschen würden nur Teile der Grand Fleet zum Gegenstoß bereitfinden. Er scheint nicht bedacht zu haben, daß dasselbe bei den Deutschen der Fall sein mußte, als er unerwartet vor ihren Häfen erschien. Ihm mußte doch auch die Gepflogenheit der Deutschen, häufig Flottenteile zu Übungszwecken in die Ostsee zu detachieren, geläufig sein. Wenn er wirklich die Deutschen in eine Falle locken wollte, hätte er ihnen doch auch Zeit geben müssen, auf den Leim zu kriechen. Der Leim, den er bot, war allerdings nicht sehr verführerisch. Die Deutschen pflegten ihre Anwesenheit in englischen Gewässern durch Bombardements der Küste kund zu tun. Jellicoe entsandte ein einziges Flugzeug zum Angriff auf die deutsche Küste, das nicht einmal sein Ziel erreichte. Mit Rücksicht darauf, daß auch früher schon Flugzeugangriffe gegen die deutsche Küste mißglückt waren, wären nach unserer Ansicht drastischere Maßnahmen zum Herauslocken der Hochseeflotte am Platze gewesen. Z. B. war eine Beschießung der deutschen Flugstation in List durch Leichte Kreuzer sehr wohl durchführbar. Sei dem, wie ihm sei, durch seinen verfrühten Rückzug hat Jellicoe eine hervorragende Gelegenheit, die Seeschlacht unter für ihn günstigen Bedingungen herbeizuführen, versäumt.

Während die deutschen Zerstörerflottillen die hohe See gewannen, klärte die Luftwaffe nach Norden auf. Wie bereits erwähnt, sichtete das Flugzeug, das um 2 Uhr in List aufgestiegen war, nichts vom Feinde. Anscheinend hat es Horns Riff-Feuerschiff um 2.30 Uhr gerundet. Um 3.20 Uhr stieg „L 14" auf, das erst am Tage vorher von der England-Fahrt nach Nordholz zurückgelangt war, und steuerte nach Norden (Plan 14—D). Um 4 Uhr stieg Flugzeug 560 in List zu einem Erkundungsflug nach Horns Riff auf (Plan 14—F). Um 5 Uhr griff es ein zwischen Horns Riff- und Vyl-Feuerschiff stehendes englisches Unterseeboot mit Bomben an (Plan 14—G). Um 6.23 Uhr erreichte „L 14" Horns Riff-Feuerschiff und meldete, daß nichts in Sicht sei. Um 7.20 Uhr meldete „L 14", daß bis 30 Seemeilen südlich der Little Fisher-Bank nichts gesichtet sei (Plan 14—K). Auch die Unterseeboote wollten in ihrem Gebiet nichts gesehen haben (Plan

14—J). Nun war klar, daß die englischen Streitkräfte das Gebiet, in dem „U 24" sie gesichtet hatte, verlassen hatten und Michelsen hielt es daher für verfehlt, in dieser Richtung einen Angriff anzusetzen. „U 24" hatte gemeldet, daß erstere in südlicher Richtung aus Sicht gekommen seien. Er beschloß also, sie in dieser Richtung zu suchen, in der Hoffnung, daß sie ihren Kurs beibehalten hätten. Um 6 Uhr nachmittags begann die aus modernen und schnellen Zerstörern zusammengesetzte III. Flottille ihre Nachtstreife nach Westen, in vier Gruppen auseinandergezogen, mit 16 Seemeilen Fahrt (Plan 14—I). Um 8 Uhr abends setzte der Kommodore die übrigen Flottillen in nordwestlicher Richtung an (Plan 14—L). Seine Zerstörer fuhren in zwei Gruppen mit etwa 10 Seemeilen Abstand. In einer Gruppe standen fünf Boote der II. Flottille, in der anderen die gleiche Anzahl der I. Halbflottille. In der Mitte stand „Rostock" mit „U 190". Alle deutschen Zerstörer passierten in geringem Abstande die von „Abdiel" gelegten Minen bzw. fuhren sogar durch das Minenfeld. Anscheinend lagen die Minen zu tief, um den Zerstörern bei ihrem geringen Tiefgang Schaden zu tun. Sie passierten auch das Gebiet, in dem die englischen Unterseeboote operierten. Bei einer Begegnung im Dunkel der Nacht hätten die Zerstörer alle Chancen auf ihrer Seite gehabt.

Die Zerstörerstreife verlief ohne Zwischenfall. Um 10.30 Uhr abends machte die III. Flottille kehrt (Plan 14—M). Zehn Minuten später lief die Hochseeflotte aus der Jade aus (Plan 14—N), obwohl sie bei weitem nicht ihre volle Stärke besaß. Scheer beschloß nach Norden vorzustoßen. An seiner Spitze stand die II. Aufklärungsgruppe mit der XVIII. Halbflottille, dann folgte die I. Aufklärungsgruppe mit der X. Halbflottille. Dahinter stand das Gros (Linienschiffgeschwader I, Linienschiffgeschwader II, drei Schiffe des Linienschiffgeschwader III und die VII. Flottille). Es fehlten also fünf Schiffe des Linienschiffgeschwaders III, von denen vier sich noch im Kanal befanden, die IV. Aufklärungsgruppe und drei Zerstörer-Flottillen.

Michelsen ließ um 11.30 Uhr abends, als die Hochseeflotte gerade Weser-Feuerschiff passierte, die II. Flottille und die I. Halbflottille kehrt machen (Plan 14—O). Zwanzig Minuten später sichtete „Rostock" auf etwa 250 Meter ein Unterseeboot (Plan 14—P). Zunächst

war man sich über seine Nationalität nicht klar; denn „U 22" operierte auch in diesem Gebiet. Scheinwerfer beleuchteten den Turm des Unterseebootes, auf dem in schwarzen Buchstaben „E 31" zu lesen war. Sofort setzte Schnellfeuer ein, eine Granate durchschlug quer den Turm und die Deutschen buchten die Vernichtung eines Unterseebootes für sich. Die Granate war aber nicht explodiert und „E 31" gelangte in seinen Hafen. Durch diesen bemerkenswerten Zufall und das Versagen deutscher Munition wurde das Leben der sieben Überlebenden des „L 7" gerettet. Nachdem es offensichtlich geworden war, daß die englischen Streitkräfte den Rückmarsch angetreten hatten, trat auch Scheer um 2.30 Uhr nachts mit dem Gros den Heimweg an (Plan 14—Q). Eine halbe Stunde später machte Hipper mit den Aufklärungsstreitkräften kehrt. Die vier Linienschiffe des III. Geschwaders, die sich noch im Kanal befanden, kehrten nach Kiel zurück (Plan 14—S).

Nur „U 70" und „U 21" kamen in die Nähe der englischen Streitkräfte. Bei Tagesanbruch des 5. Mai sichtete „U 70" vier Zerstörer mit Kurs West. „U 21" rief einen neutralen Segler an und erfuhr, daß am 4. Mai 200 englische Kriegsschiffe in der Nähe der kleinen Fisher-Bank gewesen waren (Plan 14—T). Leider war es nicht möglich, diese wichtige Tatsache nach der Heimat zu übermitteln, weil der Funkapparat des Unterseebootes nicht in Ordnung war. Um 4.20 Uhr nachts landete „L 14" in Tondern.

So endete eine Unternehmung, die interessante Möglichkeiten geboten hatte. Der englische Plan war im großen und ganzen erfolgversprechend. Die Grand Fleet hätte aber ihre Anwesenheit in bestimmterer und eindringlicherer Form kundtun müssen. Sie hätte während der Nacht zur Vermeidung von Zerstörerangriffen auf ihre Großkampfschiffe ablaufen und am frühen Morgen des 5. Mai wieder bei Horns Riff erscheinen können. Ein solches Verfahren hätte ohne Zweifel zur Schlacht mit der Hochseeflotte führen können, zu einem Zeitpunkte, als letzterer viele Einheiten an ihrer vollen Stärke fehlten.

VII.

Das Vorspiel für Skagerrak

Am 12. Mai fand in Rosyth eine Beratung zwischen Jellicoe, Beatty und dem Ersten Seelord statt. Dabei wurde beschlossen, daß noch vor Anbruch des Winters Rosyth als Stützpunkt für zwei, der Humber als Stützpunkt für ein Linienschiffsgeschwader ausgebaut werden sollte. Eine Entscheidung über Jellicoes Vorschlag, die Grand Fleet nach den beiden Stützpunkten zu verlegen, wurde jedoch nicht gefällt. Beatty kam nochmals auf die Verlegung des 5. Schlachtgeschwaders nach Süden zurück. Jellicoe widersprach wie immer scharf. Schließlich erklärte er sich damit einverstanden, daß das 5. Schlachtgeschwader „gelegentlich" nach Rosyth geschickt werden könne. Beatty erinnerte daran, daß das 3. Schlachtkreuzergeschwader im Begriff sei, zu Übungszwecken nach Scapa zu gehen. Jellicoe war einverstanden, daß letzteres für die Zeit der Übungen durch das 5. Schlachtgeschwader ersetzt würde. Bald nach der Beratung ging das 3. Schlachtkreuzergeschwader nach Scapa (Plan 15—A) und das 5. Schlachtgeschwader nach Rosyth (Plan 15—B).

Die grundsätzliche Entscheidung, daß das 5. Schlachtgeschwader zwischen Rosyth und Scapa wechseln könne, sollte wie alle Kompromisse böse Folgen zeitigen, denn es war äußerst wichtig, daß ein so kampfkräftiges Geschwader ständig demselben Befehlshaber unterstellt blieb. Dieser Gesichtspunkt wurde noch unterstrichen durch die ausgesprochenen Meinungsverschiedenheiten Beattys und Jellicoes in taktischen Fragen. Der Austausch der beiden Geschwader in letzter Minute vor der Skagerrakschlacht hatte zur Folge, daß Beatty keine Zeit blieb, sich mit dem 5. Schlachtgeschwader einzuspielen, während Jellicoe einer machtvollen Geschwadereinheit beraubt wurde, auf die er bei seinem Schlachtplan gezählt hatte. Selbstverständlich konnte die Unterstellung des 5. Geschwaders für Beatty gelegentlich sehr

vorteilhaft werden. Ebenso waren die Leistungen des 3. Schlachtkreuzergeschwaders im Verbande der Schlachtflotte während der Schlacht ausgezeichnete, aber das war reiner Glückszufall. Glückssache war aber auch, daß das 5. Schlachtgeschwader der Vernichtung durch das deutsche Gros knapp entging, eine Gefahr, die allerdings bei vernunftgemäßem Handeln hätte vermieden werden können. Über eine ständige Zuteilung des 5. Schlachtgeschwaders zu den Streitkräften Beattys läßt sich streiten; aber das Geschwader bald dem einen, bald dem anderen Befehlshaber zu unterstellen, war widersinnig. Bezeichnend ist, daß die nachträgliche Skagerrak-Kontroverse zwischen Jellicoe und Beatty sich in erster Linie um die Verwendung des 5. Schlachtgeschwaders drehte.

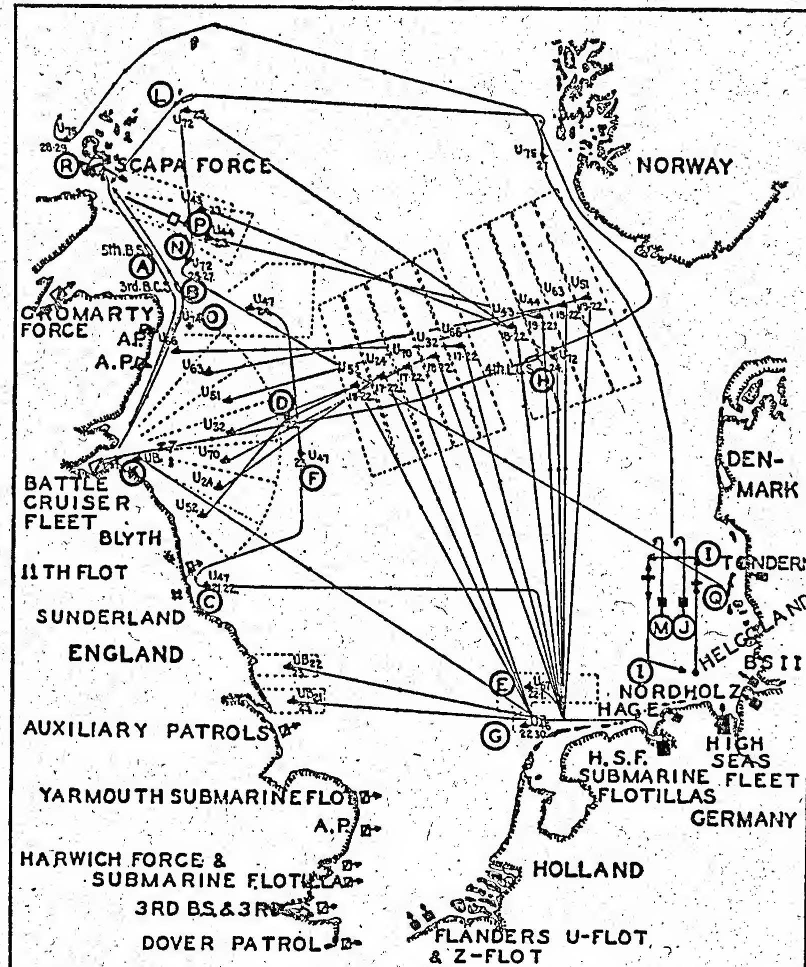
Eine zweite Sorge Jellicoes war um diese Zeit die nur langsam sich entwickelnde Neuorganisation seiner Zerstörerflottillen. Kommodore Hawksley an Bord des Leichten Kreuzers „Castor" war zum Führer der Zerstörer ernannt. Anscheinend kamen aber die Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Führung der zahlreichen Flottillen nicht recht vorwärts. Wir werden bei der Schilderung der Schlacht sehen, daß Hawksley praktisch seine Befehlsgewalt noch nicht ausübte, abgesehen von der über seine eigene Flottille. Die Briten hatten versäumt, ihre Zerstörer nach deutschem Vorbild in zwei große Gruppen zu teilen, was ihre Ausnutzung und Leistung in der Schlacht sehr beeinträchtigte. Die Stimmung der Deutschen hatte sich nach dem Erfolge der Lowestoft-Unternehmung sehr gehoben. Scheer hoffte eine Zeitlang, daß der Befehl für die Unterseeboote vom 24. April aufgehoben würde. Der deutsche Reichskanzler übermittelte indessen am 4. Mai den Vereinigten Staaten eine Note, die den Verzicht auf den Unterseebootkrieg gegen Handelsschiffe enthielt, soweit letzterer nicht im Einklang mit den bestehenden Völkerrechtsbestimmungen durchgeführt werden könnte. Scheer mußte sich sagen, daß nunmehr die Hochseeflotte die einzige ihm verbleibende Offensivwaffe war. Er beschloß, eine noch kühnere und gefahrvollere Offensivunternehmung, als es der Angriff auf Lowestoft war, durchzuführen, und zwar die Beschießung von Sunderland, eines Hafens ganz in der Nähe von Rosyth. Er war überzeugt, daß ihm dabei zwei neue Tatsachen größere Chancen bieten würden, als dies früher der Fall war. Einmal die von Balfour angekündigte Neuverteilung und Zersplitterung der englischen Seestreitkräfte über die ganze Küste, dann der Umstand, daß er nach

Einstellung des Unterseebootkrieges über zahlreiche Unterseeboote verfügte. Letztere konnten zur Überwachung der englischen Häfen herangezogen werden, sowie zur Beobachtung englischer Seestreitkräfte beim Ein- und Auslaufen und schließlich zum Angriff auf letztere. Unter solchen Umständen glaubte er sein Ziel, die Vernichtung einzelner, unterlegener Teile des Gegners, nunmehr leichter erreichen zu können.

Scheers Plan für die Sunderland-Unternehmung zeigte viel Ähnlichkeit mit Jellicoes Dispositionen für den Tondern-Angriff. Unterseeboote sollten Minen vor den englischen Stützpunkten legen und das Auslaufen britischer Seestreitkräfte melden. Luftschiffe sollten die englische Küste beobachten und rings um die Hochseeflotte herum zum Aufklärungsdienst verteilt werden. Die Aufklärungsstreitkräfte sollten am frühen Morgen Sunderland bombardieren. Die Hochseeflotte sollte mitten in der Nordsee, 50 Seemeilen östlich von Flamborough Head, eine Bereitschaftsstellung einnehmen. Das Auslaufen von englischen Seestreitkräften aus der Themse, Harwich, dem Humber, Rosyth, Cromarty und Scapa und ihre Bewegungen würde, wie angenommen wurde, von den Unterseebooten und Luftschiffen gemeldet werden. Die Hochseeflotte wollte dann unterlegene Streitkräfte überfallen und vernichten. Der Plan war ausgezeichnet, unter der einen Voraussetzung, daß die Unterseeboote und Luftschiffe sich ihrer Aufgabe gewachsen zeigten.

Groß war selbstverständlich die Gefahr, wenn das Auslaufen der Grand Fleet den vor ihren Häfen stehenden Unterseebooten entging und die Grand Fleet bei der Beschießung Sunderlands bereits in der Nordsee stand. Dann wäre den deutschen Aufklärungsstreitkräften der Rückweg verlegt und ein Desaster wahrscheinlich gewesen. Ursache für ein vorzeitiges Auslaufen der Grand Fleet konnte einmal die Nachricht von dem Auslaufen der Hochseeflotte sein; dann konnte dies aber auch auf einem Zufall beruhen, wenn nämlich die Briten gleichzeitig eine Offensive beabsichtigten. Besondere Maßnahmen sollten daher das Auslaufen der deutschen Streitkräfte dem Feind verheimlichen; aber gegen ein zufälliges Zusammentreffen (wie es tatsächlich am 31. Mai stattfand) gab es nur den Schutz ausgedehnter Aufklärung durch Luftschiffe auf beiden Flanken der Hochseeflotte.

Vor dem Beginn der Unternehmung mußte die große Reparatur der „Seydlitz“ nach dem Minentreffer vom 24. April beendet sein.



Plan 15: Die Operationen vom 12.—30. Mai.



Graf Spee



Admiral Cradock

Ferner mußte eine Anzahl von Maschinenschäden vorher behoben werden. Bei dem letzten Seetörn waren auf den Schiffen des III. Geschwaders nicht weniger als sieben kleinere Schäden aufgetreten. Konteradmiral Behncke übte mit vier Schiffen des III. Geschwaders noch in der Ostsee. Die Ausführung des Unternehmens wurde daher auf den 17. Mai verschoben, bis dahin sollten alle Schiffe seeklar sein.

Behncke kehrte am 9. Mai nach der Nordsee zurück, vier seiner Schiffe hatten lecke Kondensatoren. Die Unternehmung mußte auf den 23. Mai verschoben werden. Das zweite Linienschiffgeschwader, die „Rostock", die „Lützow" und die III. und IX. Flottille wurden zu Übungszwecken nach der Ostsee detachiert.

Am 13. Mai ging das große Minenunterseeboot „U 75" in See, um bei der Einfahrt von Rosyth ein Minenfeld von 22 Minen zu legen. An demselben Tage schlug der Führer der Unterseeboote, Kapitän z. S. Bauer, vor, zehn verwendungsbereite Unterseeboote zu einer vorläufigen Aufklärung nach der Mitte der Nordsee zu schicken. Am 23. Mai sollten die Boote auf ihren Stationen für die Sunderland-Offensive stehen. Es sei gestattet, hier darauf hinzuweisen, daß es vorteilhafter gewesen wäre, sie am 21. Mai direkt auf Station zu schicken und die Zeit bis dahin für Übungszwecke in den heimischen Gewässern auszunutzen, denn es handelte sich fast ausschließlich um Boote, die nur für Handelskrieg ausgebildet waren. Ihre Ausbildung im Aufklärungs- und Meldedienst sowie für Angriffe auf feindliche Streitkräfte mit starkem Unterseebootschutz durch kleine Kreuzer und Zerstörer hätte von großem Wert sein können.

Die deutschen Unterseeboote 52, 24, 70, 32, 66, 47, 43, 44, 63 und 51 gingen am 17. und 18. Mai in See. Jedes von ihnen sollte in einem Viereck von etwa 15 zu 100 Seemeilen Ausdehnung in Richtung Nord-Süd operieren (Plan 15). „U 46" sollte eigentlich vor Sunderland aufklären, wurde aber in letzter Minute durch Maschinenschaden daran verhindert. Daher wurde „U 47", das schon in See stand, mit der Aufgabe betraut. „U 46" erhielt nach seiner Reparatur Befehl, bei Terschelling Aufstellung zu nehmen.

Am 20. Mai verließ „U 27" Emden mit dem Auftrag, in den Firth of Forth einzudringen. In der Nacht des 21. klärte „U 47" vor Sunderland auf (Plan 15—C) und meldete das Ergebnis durch verabredete Zahlengruppen (Plan 15—J). Am 22. ging „U 21" und

„U 22" von Emden nach dem Humber, „U 46" und „U 47" begannen mit ihrem Wachdienst bei Terschelling. An demselben Tage gingen die neun Boote, die in der Nordsee aufgeklärt hatten, auf Station vor den britischen Häfen, und zwar standen zwei vor Scapa und sieben vor Rosyth. Eins der letzteren, „U 52", beschädigte seine Periskope in einem Unterseebootnetz (Plan 15—D). Etwa am 23. waren nicht weniger als fünfzehn Unterseeboote der Hochseeflotte auf ihren Überwachungsstationen angelangt (Plan 15).

Die Unterseebootoperationen blieben den Briten nicht lange verborgen. Am 16. und 17. Mai sprachen gewisse Anzeichen dafür, daß neun Boote ausgelaufen waren, „ein Vorfall, der so ungewöhnlich erschien, daß er schon an sich Argwohn erregen mußte". Am 18. Mai erhielt Jellicoe die Warnung, „daß eine außergewöhnlich große Zahl von Unterseebooten in der Nordsee tätig sei". Am 22. Mai war genau bekannt, daß mindestens acht Unterseeboote in See seien. Allerdings war man der Ansicht, daß alle diese Nachrichten mehr für Wiederaufnahme des Unterseebootkrieges sprächen, als für eine großangelegte Offensive der Hochseeflotte. Der Umstand, daß das III. Geschwader sich vermeintlich noch in der Ostsee zu Übungszwecken befand, schien der beste Beweis gegen letztere Annahme zu sein.

Am 22. Mai kehrten die nach der Ostsee detachierten deutschen Streitkräfte durch den Kanal nach der Nordsee zurück. Schlachtkreuzer „Seydlitz" meldete die Beendigung seiner Reparatur. Ein Flutversuch ergab indessen, daß noch Leckagen vorhanden waren, und der Termin seiner Kriegsbereitschaft mußte auf den 28. Mai verschoben werden. Der Beginn der Sunderland-Offensive wurde verschoben, da Scheer bei letzterer nicht auf einen wichtigen Schlachtkreuzer verzichten wollte.

Die Unterseeboote an der englischen Küste wurden dauernd das Ziel von Angriffen der britischen Vorposten. Sie konnten nichts Wesentliches ausrichten, da sie häufig gesichtet und gemeldet wurden. Zwar gab es Angriffsgelegenheiten auf Leichte Streitkräfte genug, Erfolge blieben indessen aus. Die von Groos gebrachten Einzelberichte zeigen deutlich, wie beschränkt in jenen Tagen die Aussichten beim Angriff von Unterseebooten gegen Überwasserkriegsschiffe waren. Wir können hier nur eine kleine Auslese der etwas abenteuerlichen Vorgänge bringen.

Um 3 Uhr früh des 23. Mai meldete „U 67" zwanzig Zerstörer 40 Seemeilen nordwestlich von Terschelling. Diese Meldung läßt sich mit keiner britischen Unternehmung in Einklang bringen. An demselben Tage lief „U 72" aus Emden zum Legen einer Minensperre im Firth of Moray aus und sichtete, wie es glaubte, drei kleine Kreuzer und zwei Unterseeboote 120 Seemeilen westlich von Hanstholm (Plan 15—H). Tatsächlich waren die gesichteten Streitkräfte die Schiffe des 4. Leichten Kreuzergeschwaders und Zerstörer auf einer Streife von Rosyth nach der norwegischen Küste. „U 46" meldete, ebenfalls am 24. Mai, es sei bei Terschelling von zwei feindlichen Unterseebooten angegriffen (Plan 15—G).

Am 24. Mai sichteten die Helgoland-Flugzeuge 562 und 483 ein britisches Unterseeboot und den dänischen Dampfer „Tuno" nordwestlich von ihrem Hafen (Plan 15—I). Am Abend suchte die VI. Flottille vergeblich nach dem Dampfer. In der nächsten Nacht veranstaltete die IX. Flottille eine ähnliche Suche (Plan 15—J und M).

„U 75" lief am 25. Mai zum Minenlegen vor Scapa aus. „U 72" sichtete an demselben Tage auf seinem Marsch nach dem Moray-Firth zwei kleine Kreuzer mit Westkurs. Das war wahrscheinlich ein Teil des 4. Leichten Kreuzergeschwaders. „U 27" versuchte, ebenfalls am 25. Mai, in den Firth of Forth einzudringen und stellte fest, daß die britischen Maßnahmen zum Schutz gegen Unterseeboote sehr wirkungsvoll waren. Das Boot verbog sich eine Schraubenwelle in einem treibenden U-Bootnetz und trat am 27. Mai nach einer Reihe von aufregenden Abenteuern die Heimreise an, ohne imstande gewesen zu sein, seine Aufgabe zu lösen (Plan 15—K).

Auf „U 72" fing am 26. Mai südöstlich von Moray-Firth (Plan 15—N) ein Öltank derartig an zu lecken, daß es sich dadurch, untergetaucht, feindlichen Streitkräften verraten hätte. Es kehrte am nächsten Tage um und traf am 29. Mai im Lister-Tief ein (Plan 15—Q).

„U 74", mit dem Auftrage, Minen im Firth of Forth zu legen, wurde am 27. Mai von vier bewaffneten Fischdampfern des Verbandes 42 der Peterhead-Streitkräfte 25 Seemeilen südöstlich von Peterhead vernichtet (Plan 15—O). An demselben Tage liefen Zerstörerführer „Broke" und zwölf Zerstörer aus Scapa aus zur Jagd auf „U 43" und „U 44" (Plan 15—P). Das dritte Boot der großen Minenleger hatte mehr Glück als seine Schwesterboote. „U 75" legte 22 Minen dicht unter der Küste westlich von Scapa. Eine der Mi-

nen dieses Feldes verursachte später den Untergang des Kreuzers „Hampshire“, auf dem sich Lord Kitchener eingeschifft hatte.

„Seydlitz“ meldete am 28. Mai seine Kriegsbereitschaft. Dieser Zuwachs wurde wettgemacht durch den Ausfall des neuen Linienschiffs „König Albert“ wegen lecker Kondensatoren. Seit einiger Zeit war das Wetter für Luftschiffaufklärung, auf die Scheer in erster Linie seinen Plan aufgebaut hatte, ungünstig. Die Wettervoraussage ließ für die nächste Zukunft Besserung nicht erwarten. Am Abend des 1. Juni sollten die Unterseeboote ihre Stationen verlassen. Danach wäre ein erneuter Aufschub und erneutes Abwarten von einigen Wochen notwendig gewesen, bevor eine neue Unternehmung begonnen werden konnte. Der Aufschub würde auch eine ungünstige moralische Einwirkung auf die Besatzungen gehabt haben. Scheer war daher entschlossen, eine offensive Unternehmung einzuleiten. Seiner Ansicht nach mußte der Sunderland-Plan aufgegeben werden, da die Luftschiffe der Wetterlage wegen nicht verfügbar waren, um seine Flanken zu decken und so die Grand Fleet zu hindern, eine Position auf seiner Rückzugslinie zu gewinnen. Er griff deshalb auf einen zweiten, früheren Plan zurück und bereitete einen Vorstoß nach dem Skagerrak vor. Er glaubte, daß dabei der Hochseeflotte eine Seeschlacht gegen ihren Willen nicht so leicht aufgezwungen werden könnte, weil sie sich den englischen Stützpunkten nicht annähernd so stark näherte, als bei dem Bombardement von Sunderland. Außerdem war man auf deutscher Seite der Ansicht, „die dänische Küste würde einen gewissen Schutz gegen Überraschungen von dieser Seite bieten“. Das mag sein. Aber unserer Ansicht nach hatte die Nähe der dänischen Küste auch einen schwerwiegenden Nachteil. Die Hochseeflotte konnte, gegen die Küste gedrückt, die Freiheit des Manövers verlieren und, in diese Falle geraten, von den überlegenen englischen Streitkräften geschlagen werden.

Am Frühmorgen des 30. Mai erlaubte das Wetter immer noch nicht die Verwendung von Luftschiffen. Scheer sagte schweren Herzens die lang geplante Sunderland-Unternehmung ab und gab seine Zustimmung zur Änderung seines Planes in den eines Vorstoßes in Richtung des Skagerraks. Ein bemerkenswerter Zufall war, daß Jellicoe gerade damals auch eine Operation erwog, die Scheer nach dem Skagerrak locken sollte. Sein Plan sah vor, daß starke Kreuzerstreitkräfte, unterstützt von einem Linienschiffgeschwader, als Köder

weit in das Kattegat hinein vordringen sollten. Die ganze übrige Grand Fleet sollte bereitstehen, die herbeieilenden Deutschen in der Nähe von Horns Riff zu überfallen. „Abdiel" sollte das am 4. Mai ausgelegte Minenfeld noch erweitern. Drei Harwich-Unterseeboote sollten sich bis zum 1. Juni bei Vyl-Feuerschiff auf den Grund legen, dann auftauchen und ihre Tätigkeit beginnen. Zwei Blyth-Unterseeboote sollten östlich der Doggerbank Aufstellung nehmen und dort bis zum 3. Juni bleiben. Während diese Pläne, aufgebaut auf einer Unterseebootserkundung im Kattegat, im einzelnen durchgearbeitet wurden, kamen am 28. Mai aus Deutschland neue wichtige Nachrichten. Sie ließen keinen Zweifel darüber, daß man dort zu einem großen Schlage ausholte. Am 30. Mai setzte die schnelle Entwicklung der Ereignisse ein, die durch die Begegnung von Streitkräften beider Parteien zur Skagerrakschlacht führen sollte.

Ehe wir fortfahren, wollen wir die am 30. Mai in der Nordsee vorhandenen Streitkräfte aufzählen. Dann wollen wir die Lage prüfen, der sich die britischen und deutschen Seebefehlshaber plötzlich gegenübergestellt sahen.

Es erscheint richtig, daß wir die britischen und deutschen Seestreitkräfte in ihrer Gesamtstärke aufführen. Die nachfolgende Liste enthält daher alle vorhandenen Streitkräfte mit ihren Führern, einerlei, ob sie bereit zum Inseegehen, oder zeitweilig in Reparatur oder schließlich aus anderen Gründen nicht sofort verwendbar waren.

Britische Seestreitkräfte.

Schlachtflotte (Jellicoe) in Scapa und Cromarty: 26 Linienschiffe, 3 Schlachtkreuzer, 10 Panzerkreuzer, 11 Leichte Kreuzer, 5 Flottillenführerschiffe, 53 Zerstörer, 1 Minenleger und 1 Flugzeugträger.

Schlachtkreuzerflotte (Beatty) in Rosyth: 5 Linienschiffe, 7 Schlachtkreuzer, 15 Leichte Kreuzer, 38 Zerstörer, 2 Unterseeboote und 2 Flugzeugträger.

Elfte Unterseebootflottille in Blyth: 2 Zerstörer und eine Anzahl von Unterseebooten.

Harwich-Unterseebootflottille in Harwich: 2 Zerstörer und eine Anzahl von Unterseebooten.

Harwich-Streitkräfte (Tyrwhitt) in Harwich: 5 Leichte Kreuzer, 2 Flottillenführerschiffe und 27 Zerstörer.

Dover-Streitkräfte (Bacon) in Dover: 1 Leichter Kreuzer, 1 Flottillenführerschiff, 25 Zerstörer und eine Anzahl von Unterseebooten.

Themse-Streitkräfte (Bradford) auf der Themse: 1 Linienschiff, 7 ältere Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer.

Küstenwache von Sherries bis Beachy Head: 35 Zerstörer.

Deutsche Streitkräfte.

Hochseeflotte (Scheer) auf der Elbe, Jade und Ems: 18 Linienschiffe, 5 Schlachtkreuzer, 7 ältere Linienschiffe, 14 Leichte Kreuzer, 76 Zerstörer, 31 Unterseeboote und 10 Luftschiffe.

Flandern-Streitkräfte (Schröder): 3 Zerstörer und 14 Unterseeboote.

Nachstehend ein Vergleich zwischen Zahlen und Schiffen nach Typen getrennt:

Schiffstyp	Verfügbare Zahlen		Anzahl in der Schlacht	
	Britisch	Deutsch	Britisch	Deutsch
Linienschiffe	32	18	28	16
Schlachtkreuzer	10	5	9	5
Ältere Linienschiffe	7	7	0	6
Panzerkreuzer	13	0	8	0
Leichte Kreuzer	32	14	26	11
Flottillenführerschiffe	8	0	5	0
Zerstörer	182	79	73	61
Minenträger	1	1	1	0
Flugzeugträger	3	0	1	0
Luftschiffe.	0	10	0	0
Unterseeboote	*)	45	0	0
		Zusammen	151	99

*) Die Briten verfügten über etwa ebensoviele Unterseeboote wie die Deutschen.

Aus vorstehenden Zahlen ist zu ersehen, daß die königlich britische Flotte ihre materielle Überlegenheit über die kaiserlich deutsche Flotte mit der Zeit sehr vergrößert hatte. Zufällig stimmen die Vergleichszahlen mit den Zahlen der Großkampfschiffe in den heimischen Gewässern überein, also 42 zu 23. In den Zahlen sind enthalten die Großkampfschiffe „Royal Sovereign“ und „Bayern“, die, seit kurzem in Dienst, noch nicht gefechtsbereit waren.

An Zerstörern besaßen die Briten etwa dieselbe Überlegenheit wie an Großkampfschiffen. Sollte eingewendet werden, daß nicht alle

Zerstörer der Grand Fleet zugeteilt waren, so ist zu entgegnen, daß sich alle in der Nordsee befanden und jederzeit der Grand Fleet unterstellt werden konnten. Alle britischen Zerstörer waren den kleineren deutschen Zerstörern der Hochseeflotte mindestens gleichwertig, wenn nicht überlegen.

Die Überlegenheit der Briten an Panzerkreuzern und Leichten Kreuzern war einfach überwältigend. Die beiderseitigen Unterseebootstreitkräfte waren wahrscheinlich ungefähr gleich stark. Nur was Luftschiffe anbetrifft, waren die Deutschen überlegen, sie waren jedoch unserer Ansicht nach von geringem oder gar keinem Wert. Die älteren Linienschiffe hatten im Vergleich zu den Großkampfschiffen praktisch keinen Wert. Wenn die Briten gewollt hätten, wären sie an älteren Linienschiffen in der Nordsee ebenfalls in überwältigender Überzahl gewesen.

Die Überlegenzeit der Briten, oder besser gesagt der Alliierten, bestand indessen nicht allein in der Zahl der verfügbaren Schiffe. Die Deutschen hatten nur ein Linienschiff und einen Panzerkreuzer, die der Fertigstellung in Kürze entgegengingen, die Briten dagegen zwei Linienschiffe, zwei Schlachtkreuzer und zwei große Kreuzer der „Furious"-Klasse mit je sechs 38-cm-Geschützen. Selbst wenn man die schlechten Defensiveigenschaften der letzteren in Betracht zieht, hatten die Briten also eine Überlegenheit von Schiffen, die der Fertigstellung entgegengingen, von 3 : 1. Schließlich besaßen die Alliierten Britanniens zwölf moderne Großkampfschiffe, die Verbündeten Deutschlands dagegen nur vier. Betrachtet man die älteren Linienschiffe als eine letzte Reserve, so hatten auch darin die Alliierten eine erdrückende Überlegenheit, und zwar nicht nur in der Zahl, sondern auch in der Kampfkraft und Größe dieses Typs. Denn die Briten und Franzosen besaßen eine stattliche Anzahl von Schiffen, ähnlich der „Lord Nelson", die den besten älteren Schiffen der Deutschen weit überlegen waren. Die Russen verfügten außerdem in der Ostsee und im Schwarzen Meer über starke Seestreitkräfte. Wenn auch ihre Flotten durch die geographische Lage sehr behindert waren, so war doch eine beträchtliche Anzahl von deutschen und türkischen Seestreitkräften notwendig, um sie in Schach zu halten. Die russische Ostseeflotte hätte eine nicht zu verachtende Verstärkung für die englische Flotte bedeutet, wenn letztere in die Ostsee eingedrungen wäre.

Alles in allem ergibt sich eine überwältigende materielle Überlegenheit der britischen Seestreitkräfte, man kann sie ohne Übertreibung auf 2 : 1 schätzen und auf noch mehr, wenn man die Flotten Frankreichs, Italiens und Rußlands mit denen von Österreich und der Türkei zum Vergleich heranzieht.

Weiterhin ist zu bedenken, daß England durch seine geographische Lage ungeheuer im Vorteil war. Wir haben bereits aufgezeigt, daß die britische Flotte, allein durch ihre Anwesenheit in den heimischen Gewässern, den gesamten deutschen Seeverkehr, mit Ausnahme der Ostsee, lahmlegen und dabei dem eigenen Seeverkehr Schutz gewähren konnte. Letzteres aber ist die vornehmste Aufgabe der Marine im Seekrieg. Die Deutschen dagegen konnten nur einen Teil der britischen Seewege sperren und nur einen Teil ihres eigenen Handels schützen, dies noch dazu nur unter der Voraussetzung, daß sie mit ihrer Flotte die britischen Inseln rundeten und die Flotte ständig in dem Atlantischen Ozean hielten. Dazu wäre aber die Einrichtung von deutschen Stützpunkten an der Küste der britischen Inseln erforderlich gewesen, am vorteilhaftesten an der irischen Küste. Trotzdem hätten sie aber auch dann hinreichende Seestreitkräfte in der Nord- und Ostsee zur Kontrolle dieser Schlüsselgebiete halten müssen. Zur Durchführung einer solchen geradezu unmöglichen Aufgabe wäre ein Stärkeverhältnis der deutschen zur englischen Flotte von mindestens 2 : 1 notwendig gewesen. Das Gegenteil war der Fall.

Die völlige Vernichtung der Grand Fleet war das einzige Mittel für die Deutschen, um die notwendige Überlegenheit zu gewinnen. Teilerfolge oder ein nicht entscheidender Sieg über die Grand Fleet waren nur der erste Schritt von vielen zur Erfüllung der großen Aufgabe Scheers. Ein Anfangserfolg hätte wohl die Deutschen ermutigt, aber auch die Briten veranlaßt, in Zukunft noch vorsichtiger zu sein. Wahrscheinlich hätte er letzten Endes nur zur Verstärkung der Grand Fleet durch eine Anzahl französischer Einheiten geführt. Nach einem Anfangserfolg würde die Kriegführung für die Deutschen noch weit schwerer geworden sein. Man muß sich vor Augen halten, daß es stets Sache der Deutschen blieb, die Dinge zur Entscheidung zu treiben. Sie konnten sich aber niemals günstige Bedingungen für eine Seeschlacht auswählen, sondern waren gezwungen, anzugreifen, wenn es den Briten paßte. Da die britische Blockade immer wirksamer wurde und ihr stets wachsender Druck immer mehr zunahm,

arbeitete die Zeit, wenigstens auf dem Kriegsschauplatz der Nordsee, für die Briten.

Die Lage Scheers läßt sich mit der der deutschen Heeresleitung bei der Offensive von 1918 in Frankreich vergleichen. Scheer hatte indessen weit weniger Aussicht auf Erfolg als Hindenburg und Ludendorff. In beiden Fällen war die Wahrscheinlichkeit nicht groß, daß ein entscheidender Sieg den Krieg beenden würde. Eine lange Serie von Siegen ohne eine einzige Niederlage war für die letzte Entscheidung notwendig, und jeder neue Sieg war schwerer zu erringen als die früheren.

Schließlich war schon die Gestaltung der Nordseeküste an und für sich höchst ungünstig für die Deutschen. Bei jedem Auslaufen mußte ihre Flotte, aus den engen Flußmündungen vorstoßend, einen 90°-Sektor durchlaufen, der weithin von Minenfeldern bedeckt war und mühelos von englischen Unterseebooten überwacht werden konnte, die jede Bewegung der deutschen Streitkräfte meldeten. Erst nach jedesmaliger Überwindung schwerer Minen- und Unterseebootgefahren konnte die Hochseeflotte schließlich die hohe See erreichen. Ebenso war ihr Rückweg so eingeengt, daß es dem Feinde fast immer gelingen mußte, ihren Rückzugskurs vorher genau zu bestimmen. Stets lag die Gefahr vor, daß die Hochseeflotte auf ihrem Rückweg überlegene feindliche Streitkräfte antreffen und von ihnen an die neutralen Küsten gedrängt würde. Vor dem Einlaufen mußte sie wiederum den gefahrdrohenden Ring der Minen und Unterseeboote durchbrechen. Havarierte Schiffe mit dadurch vergrößertem Tiefgang waren dabei der Gefahr ausgesetzt, auf Untiefen zu stranden. Andererseits waren die deutschen Unterseeboote und Minenstreitkräfte vor den feindlichen Häfen nicht imstande, unterlegenen feindlichen Streitkräften den Rückweg zu verlegen, denn letzteren standen viele Wege und Häfen offen, wo sie Zuflucht suchen konnten.

Auch noch in einer anderen Beziehung konnten die Briten aus der geographischen Lage Nutzen ziehen. Ihre Stützpunkte lagen auf Inseln, fernab von neutralem Gebiet, so daß keine deutschen Geheimagenten zur Beobachtung und Meldung ihrer Flottenbewegungen angesetzt werden konnten. Dagegen war die Nähe der dänischen und holländischen Küsten bei den deutschen Häfen für die Arbeit von Geheimagenten wie geschaffen. Bei mancher Gelegenheit war die Hoch-

seeflotte gezwungen, dicht unter den holländischen Inseln zu passieren, auf denen sich ohne Zweifel englische Geheimagenten befanden.

Die Briten hatten nur einen Nachteil. Die Ankerplätze in Rosyth und in allen südlich gelegenen Häfen faßten nicht die gesamte Grand Fleet. Das war nicht allein vom strategischen Standpunkt aus nachteilig, sondern erschwerte auch die Übungen der Flotte als einheitliches Ganzes. Die taktische Ausbildung einer Flotte kann aber nur dann auf den höchsten Stand gebracht werden, wenn täglicher Gedankenaustausch zwischen dem Oberbefehlshaber und seinen Flaggoffizieren besteht. Wie wir später sehen werden, bestand bei den Briten eigentlich keine einheitliche Leitung der Flotte. Bis zu einem gewissen Grade handelten und dachten zwei Befehlshaber unabhängig voneinander. Ferner war es nicht leicht, die in großer Entfernung, gewöhnlich in den Häfen von Scapa und Cromarty, getrennt liegenden Flottenteile im südlichen Teil der Nordsee in Gefechtsberührung mit dem Feinde zu bringen.

Bei solchen allzu geringen Erfolgsaussichten wirft sich die Frage auf: „Durfte Scheer überhaupt seine kühnen, aber schwer zu verantwortende Offensive einleiten?" Wir müssen aber in Betracht ziehen, daß die Flut der deutschen Siege zu verebben begann, daß aus der Verdun-Offensive eine neue Erschöpfungsschlacht wurde, bei der die Verluste der Franzosen kaum größer waren als die der Deutschen. So geschickt die Deutschen auch den Kampf zu führen wußten, eins war klar, ihre Reserven begannen sich zu erschöpfen. Der unerbittliche Lauf der Ereignisse hatte die ursprünglichen Absichten Falkenhayns zunichte gemacht. Verdun war für Franzosen und Deutsche ein Symbol geworden. Psychologisch wurde Sieger, wer sich auf den Trümmern der Stadt behauptete. Für die Deutschen bestand dazu wenig Aussicht. Gewiß machte die österreichische Trentino-Offensive Fortschritte, aber an dieser Front kam eine Endentscheidung nicht in Frage. An der Ostfront machten sich in dem galizischen Sektor die Vorzeichen einer russischen Offensive bemerkbar. Rumänien, im Besitz eines leistungsfähigen Heeres von einer Million Soldaten, nahm mehr und mehr eine drohende Haltung an. Offensichtlich wurde es Zeit, die letzten deutschen Reserven zu Wasser und zu Lande einzusetzen.

Ferner hatte Scheer das dringende Bedürfnis, mit der Hochseeflotte irgendwie in Erscheinung zu treten. Bis dahin hatte diese

große und kostspielige Organisation keine Leistung zeigen können, abgesehen von der Behauptung der Seeherrschaft in der Ostsee und der Verteidigung der Nordseeküste. Es mußte bald etwas geschehen zur Rechtfertigung der aufgewandten Kosten und Arbeit für die Flotte, auf die das deutsche Volk so stolz war. Scheer persönlich hatte natürlich den berechtigten Wunsch, das in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen, nachdem der Kaiser ihm freie Hand gegeben hatte.

Weiterhin bestand ja tatsächlich in gewissem Maße die Hoffnung auf Teilerfolge oder sogar eine unentschiedene Seeschlacht mit der Grand Fleet. Ein solcher Erfolg konnte in der Heimat und draußen propagandistisch ausgewertet werden, selbst wenn er den Kampf um die Seeherrschaft in keiner Weise beeinflußte. Der moralische Erfolg allein war ein Ziel, das den Kampf lohnte.

Schließlich mußte endlich einmal der Nachweis geführt werden, daß die Hochseeflotte allein nicht imstande war, die englische Seeherrschaft zu brechen, und der Kaiser von der Notwendigkeit der Wiederaufnahme des Unterseebootkrieges überzeugt werden, auf dessen Führung dann die ganze Kraft und Energie der Marine konzentriert werden konnte. Daß Scheer dieser Gesichtspunkt gegenwärtig war, geht aus seinem späteren Bericht über die nunmehr bevorstehende Schlacht hervor, in dem er zwar den Sieg für sich beanspruchte, aber darauf hinwies, daß die Hochseeflotte niemals den Enderfolg herbeiführen könnte, dazu sei einzig und allein der Unterseebootkrieg das geeignete Mittel.

Gegen eine Offensive der Hochseeflotte sprach die Wahrscheinlichkeit, daß sie durch Minen, Unterseeboote und nebensächliche Gefechte mehr verlieren als gewinnen konnte. Auch war nicht zu bestreiten, daß die Hochseeflotte bei andauernder Fortsetzung ihrer offensiven Betätigung einmal doch der Grand Fleet in die Falle gehen würde und dabei vernichtet werden könne, dies freilich nur unter der Voraussetzung, daß letztere von einem Mann geführt wurde, der entschlossen war, die Schlacht mit aller Energie bis zum Ende durchzufechten. Scheer war sich über die stets vorhandenen Gefahren vollkommen im klaren. Zweifellos konnte er sie mindern durch sorgfältiges Durchdenken seiner Pläne, Verschleierung des Auslaufens der Flotte, Beschränkung der gesteckten Ziele und Verwendung der Unterseeboote und Luftschiffe zur Aufklärung und Warnung vor überlegenen feindlichen Streitkräften. Es ist wahrscheinlich, daß er aber auch den „Fa-

bius"-Charakter des britischen Oberbefehlshabers mit in Rechnung stellte, wenn es sich darum handelte, die Hochseeflotte aus einer verzweifelten Lage schnell herauszuführen.

Wir gehen nun dazu über, die Lage vom Standpunkt Jellicoes aus zu beleuchten. Er hatte die Grand Fleet gut, sogar vortrefflich geführt, soweit es sich lediglich um Aufrechterhaltung des status quo handelte, nicht aber hinsichtlich weiter gesteckter Ziele, und zwar 1. der Erkämpfung der Seeherrschaft in der Ostsee, mit all ihren offensichtlichen und ausschlaggebenden Vorteilen; 2. des Schutzes des britischen Handels vor den Angriffen der deutschen Unterseeboote und Kreuzer, die durch ihre Erfolge die britische Seeherrschaft nachgerade gefährdeten und in Frage stellten; 3. eines glänzenden Nelson-Sieges, den die Welt von der britischen Marine nun einmal erwartete.

Jellicoes Verhalten war unangreifbar und seine Aussichten auf den Sieg so sicher, wie sie nur im Kriege sein können, solange er sein Ziel nicht höher steckte als auf Erhaltung des status quo. Er hatte den in seinem berühmten Brief vom 30. Oktober 1914 festgelegten Kurs unbeirrbar und entschlossen durchgehalten. Es sei daran erinnert, daß letzterer drei wesentliche Punkte enthielt: 1. Jellicoe war entschlossen, nur in dem nördlichen Teil der Nordsee, in der Nähe seiner Stützpunkte, eine Seeschlacht zu wagen. 2. Er wollte dem ausweichenden Feind nicht folgen bzw. nur auf solchen Umwegen, daß die Verfolgung ergebnislos bleiben mußte. 3. Er verlangte angesichts einer bevorstehenden Schlacht die Unterstützung durch sämtliche verfügbaren Seestreitkräfte, einschließlich der nicht zur Grand Fleet gehörigen Verbände. Die Admiralität hatte alle drei Punkte ausdrücklich gebilligt. Änderungen der Punkte wurden von keiner Seite angeregt. Richtig ist, daß die Briten keinen Grund hatten, mit dem bisherigen Verlauf des Seekrieges unzufrieden zu sein; aber die wirklich kriegsentscheidenden Aufgaben harrten noch der Lösung.

Erstens war die Seeherrschaft in der Ostsee ein praktisch erreichbares Ziel von hervorragender Bedeutung. Sie war abhängig von einem entscheidenden Sieg über die Hochseeflotte. Die britische Herrschaft in der Ostsee würde in dreifacher Beziehung weittragende Folgen gezeitigt haben.

1. Die unmittelbare Verbindung zwischen Rußland und Großbritannien wäre hergestellt und die Belieferung und Erhaltung der russischen Armeen durch das Ausland ermöglicht worden. Die kriegsent-

scheidende Bedeutung einer engeren Verbindung mit Rußland wird unterstrichen und bewiesen durch die dorthin geplante Reise Lord Kitcheners. Die Notwendigkeit, eine engere Verbindung mit Rußland herzustellen, zieht sich wie ein roter Faden durch die Denkwürdigkeiten Lloyd Georges. 2. Die hochwichtigen Handelsstraßen zwischen Deutschland und den skandinavischen Staaten wären gesperrt worden, und die deutsche Kriegsindustrie hätte auf das für Munition so bitter notwendige Eisenerz aus Schweden verzichten müssen. 3. Die Deutschen hätten ihre letzten Reserven zur Verteidigung der langen und verwundbaren Ostseeküste verwenden müssen. Eine weitere Beweisführung hinsichtlich der Bedeutung der englischen Seeherrschaft in der Ostsee erübrigt sich.

Zweitens, die Vernichtung der Hochseeflotte und ihrer anerkannt hochwertigen Bemannung hätte die deutsche Marine gehindert, den Handelskrieg weiterzuführen. Auf letzteren ist schließlich jede Marine angewiesen, sobald sie nicht der feindlichen Flotte in einer entscheidenden Seeschlacht entgegentreten kann. Die Briten hatten den Kreuzerkrieg der Franzosen nach Trafalgar selbst erlebt. Sie waren sicherlich vertraut mit den Erfolgen unserer Kreuzer und Kaper im Kriege von 1812. Sie hatten mit schlecht verhehlter Schadenfreude den Angriff der Konföderierten auf unseren Handel beobachtet, der unsere Schiffahrt zwang, Schutz unter einer neutralen Flagge zu suchen. Sie hatten schließlich in der jüngsten Vergangenheit die großen Erfolge der „Emden", „Karlsruhe" und „Möve" am eigenen Leibe gespürt, und waren sich sicherlich klar über die drohenden Gefahren des Unterseebootskrieges, obwohl er noch nicht zur vollen Auswirkung gekommen war. Die Deutschen konnten aber einen Handelskrieg wirklich großen Stiles nur führen, solange ihnen dazu die ausgebildete Besatzung der Flotte zur Verfügung stand.

Drittens, die ungeheure, moralische Auswirkung eines großen englischen Seesieges würde die Überlegenheit und Vorherrschaft der britischen Seemacht, an der man in weiten Kreisen zu zweifeln begann, aufs neue bewiesen und gefestigt haben. Ein Seesieg in der kritischen Zeit, als die Woge der deutschen Erfolge zurückzuebben schien, hätte die Moral des deutschen Volkes erschüttert und den alliierten Völkern neuen Mut eingeflößt. Auch bei den neutralen Völkern würde der Eindruck nachhaltig gewesen sein.

Die drei winkenden großen Erfolge und ihre Auswirkungen, fer-

ner ihre gewaltige materielle Übermacht und schließlich die Gunst ihrer geographischen Lage hätte die Briten vollauf berechtigt, jedes nur denkbare Risiko einzugehen.

Aber Jellicoe dachte anders. „Mein drittes Bedenken", schrieb er, „war die Notwendigkeit, bei einer Seeschlacht nichts dem Zufall zu überlassen, weil unsere Flotte der eine und einzige ausschlaggebende Faktor für die Existenz unseres Weltreichs, ja sogar für das Schicksal der Alliierten war." Jellicoe ließ den größten Teil dieses sonderbaren aber inhaltlich klaren Satzes in Kursivschrift schreiben, um keine Mißverständnisse bezüglich seiner Absichten aufkommen zu lassen.

Der Satz Jellicoes erinnert uns wiederum an den zur Tradition gewordenen Ausspruch Nelsons: „Etwas muß dem Zufall überlassen bleiben, im Seekrieg läßt sich niemals alles vorher mit Sicherheit berechnen."

Jellicoe muß den Ausspruch Nelsons gekannt haben, da er sein jähes Abweichen von ihm und der überlieferten und anerkannten Art der englischen Seekriegsführung recht energisch verteidigt und zwei Gründe für seine Auffassung anführt: 1. sei in den Seekriegen der Vergangenheit die Lage niemals so bedrohlich gewesen wie im Weltkrieg; 2. die Einführung der neuen Waffen hätte alle Grundsätze der Seetaktik von Grund auf verändert.

Was den ersten von ihm angeführten Grund betrifft, so lohnt es, die fast nicht zu erschütternde Stellung Englands im Jahre 1916 mit der im Jahre 1588 zu vergleichen. Damals äußerte sich Sir Francis Drake in einer Denkschrift folgendermaßen: „Ich bin nach wie vor der Überzeugung, daß es der Sache dienlicher ist, wenn wir an die spanische Küste herangehen." Thomas Fenner trat seiner Ansicht bei und schrieb: „Wenn dieser Plan energisch verfolgt wird, werden wir niemals eine bessere Gelegenheit finden, den spanischen Stolz zu demütigen." Lord Howard handelte nach diesem kühnen Rat, wurde aber durch ständige Gegenwinde verhindert, in den Hafen der spanischen Armada einzubrechen und sie zu Anker anzugreifen. Sir Julian Corbett schreibt: „Der Vorstoß nach Spanien in elfter Stunde war die hervorragendste und gleichzeitig gewagteste Tat, die je ein großer Seebefehlshaber vollbracht hat. Das Wagnis war groß, aber alles bis ins kleinste vorbereitet und berechnet. Mit einer nicht ausgerüsteten Flotte in See zu gehen und sich auf die Beschaffung ihrer Ausrüstung aus den Vorräten eines machtvollen Feindes zu verlassen,

sieht nach Tollkühnheit aus. Dem war aber nicht so. Es war ein reiflich durchdachter Entschluß, der heldenhaft durchgeführt wurde."

Nach einer Woche verzweifelten Kampfes sagte Howard: „Obwohl unsere Munition so gut wie verschossen war, taten wir zuversichtlich und jagten den Feind, als ob wir Überfluß an allem gehabt hätten."

Am 16. August 1805 verfügte Admiral Cornwallis vor Brest alles in allem über 46 Einheiten, wenn man einen Dreidecker als zwei Einheiten zählt. In Brest lag Ganteaume mit 24 Einheiten, in Ferrol Villeneuve mit 30 Einheiten. Napoleon und die Invasionsarmee warteten in Boulogne darauf, daß sich Villeneuve und Ganteaume vereinigen sollten.

Cornwallis gab darauf seinem Unterführer Calder folgenden Befehl: „Nachdem die französischen und spanischen Geschwader von Westindien in Ferrol angekommen sind, erhalten Sie hiermit den Befehl, mit den in der anliegenden Liste aufgeführten Schiffen (23 Einheiten) beschleunigt nach dem genannten Hafen zu gehen. Sie haben dort sofort Erkundigungen anzustellen über die Stärke und allgemeine Lage des Feindes und ihn mit allen Mitteln zu verhindern, auszulaufen bzw. ihn bei dem Versuch dazu, aufzuhalten."

Cornwallis machte es in seiner äußerst gefahrvollen Lage wie Howard und Drake und ging an den Feind heran. Calder, auf der Höhe von Ferrol angekommen, fand, daß der Feind den Hafen verlassen hatte. Er segelte darauf mit richtigem und kühnem Entschluß auf eigene Verantwortung nach Cadix, wo er Villeneuve fand. Wäre letzterer Calder entkommen und nach dem Kanal gesegelt, was leicht möglich war, würde Cornwallis mit 23 Einheiten den 54 der Franzosen und Spanier gegenübergestanden haben. So kühn handelten 1805 die britischen Flotten, als England ohne Bundesgenossen den großen Napoleon bekämpfte.

Nachdem wir vorstehende Einzelheiten aus den Kriegen 1588 und 1805 in Erinnerung gebracht haben, möchten wir daraus unsererseits den Schluß ziehen, daß England in den genannten Kriegen der Vergangenheit nicht nur zur See von einer Übermacht, sondern auch zu Lande von überwältigend überlegenen Streitkräften unter den besten Generalen jener Zeit bedroht, in einer weit gefahrvolleren Lage war, als 1916. Weiterhin: 1. Daß die Flotten Howards und Cornwallis' damals weit lebenswichtiger für England gewesen sind als die Jelli-

coes. 2. Daß Cornwallis und Howard im Vergleich zum Feinde über viel geringere Streitkräfte verfügten als Jellicoe. 3. Daß bei einem Versagen der Seemacht damals sehr viel weniger Truppen zur Verteidigung Englands bereitstanden. 4. Daß die großen Vorteile der geographischen Lage Englands im Weltkrieg damals nicht bestanden und 5. Hilfe von Alliierten nicht zu erwarten war.

Nach vorstehender Beleuchtung des grundsätzlichen und historisch nachzuweisenden Umschwungs in der Seekriegsführung Englands müssen wir es dem Leser überlassen, selbst die Schlußfolgerungen zu ziehen.

Jellicoes Behauptung, die Einführung von neuen Waffen habe alle bisherigen taktischen Begriffe umgestoßen, bedarf ebenfalls einer kritischen Würdigung. Jellicoe bezieht sich in seinem Brief vom 30. Oktober 1914 in erster Linie auf die Minen- und Unterseebootgefahr. Er macht die überraschende Feststellung:

„Es liegt tatsächlich in den Grenzen der Möglichkeit, daß durch ein falsches Manöver unsererseits die Hälfte unserer Flotte durch Unterwasser-Angriffe außer Gefecht gesetzt wird, noch ehe ein Kanonenschuß gefallen ist. Ich fühle und bin mir bewußt, daß ich diese Möglichkeit stets im Auge behalten und vorbereitet sein muß, ihr durch taktische Manöver zu begegnen."

Man beachte die Sicherheit, mit der der Admiral spricht. Zu der Zeit, als er den Brief schrieb, zeigte er volles Vertrauen in seine Geschicklichkeit, den deutschen Zerstörer-Angriffen zu begegnen, aber mit der Fortdauer des Krieges gewann die Furcht vor Torpedo-Angriffen immer mehr Macht über ihn. Er kam schließlich zu der Ansicht, daß Zerstörer-Angriffe, im Verein mit der Minen- und Unterseebootsgefahr, es geradezu unmöglich machten, einen zurückweichenden Gegner zur Schlacht zu zwingen.

Tatsächlich war im Mai 1916 die angebliche Bedrohung durch Minen und Unterseeboote reines Fantasiegebilde. Man hätte wissen müssen, daß die Hochseeflotte bei ihren Vorstößen keine Minenleger bei sich hatte. Nicht ausgeschlossen war, daß Kreuzer und Zerstörer Treibminen mitführten. Das hätte aber nur auf Kosten ihrer anderweitigen Ausrüstung geschehen können und obendrein die Schiffe sehr empfindlich gegen Geschütztreffer gemacht. Schließlich ist ein Treibminenfeld leicht zu entdecken und zu umgehen. Man brauchte nur den leichten Streitkräften des Feindes, die im Verdacht standen, Minen



Admiral Scheer



Admiral Jellicoe

mitzuführen, nicht zu folgen. Die Erfahrung lehrt, daß Minen in der Seeschlacht unwirksam sind. Schon die Tatsache, daß die Deutschen während der Doggerbankschlacht, wo die beste taktische Gelegenheit dazu bestand, keine Minen benutzten, hätte von vornherein die Befürchtungen Jellicoes zerstreuen müssen. Es ist nicht anzunehmen, daß eine wirkliche Minengefahr für die Grand Fleet bestand. Die Deutschen haben während des ganzen Krieges, soweit es nachzuweisen ist, in keinem Gefecht Minen gelegt.

Was Unterseeboote anbetrifft, so hätte Jellicoe bekannt sein müssen, daß ihre Zusammenarbeit mit einer Flotte während der Schlacht ein sehr schwieriges Problem darstellt, das auch heute noch nicht gelöst ist. Er wußte, daß die deutschen Unterseeboote während des ganzen Krieges bis zum 24. April stets unabhängig von Überwasserstreitkräften zur Verwendung gekommen waren. Er hätte daraus schließen können, daß einen Monat später sich daran nichts geändert haben konnte; denn die Erprobungszeit für taktische Zusammenarbeit mit der Flotte von einem Monat war zu kurz für die Lösung des Problems, das, wie gesagt, auch heute noch umstritten ist. Es war im übrigen selbstverständlich, daß die Grand Fleet in der Nordsee auf deutsche Unterseeboote stoßen konnte; selbst während der Schlacht konnte es zufällig der Fall sein. Im vorliegenden Fall war aber die Wahrscheinlichkeit sehr gering; denn bekanntlich operierten deutsche Unterseeboote in großer Zahl unmittelbar vor den Häfen der englischen Ostküste. Tatsächlich waren die Deutschen weit mehr als die Briten Unterseebootsangriffen ausgesetzt.

Eine wirkliche Gefahr für die Grand Fleet bedeuteten die Angriffe von Zerstörern. Wir in der Vereinigten-Staaten-Marine haben dieses wichtige Problem in der Zeit von 1912 bis 1916 in allen Einzelheiten studiert und sind zu dem Schluß gekommen, daß Zerstörerangriffe in der Seeschlacht große Erfolgsaussichten haben. Der Verfasser selbst hat vier Schriften über dieses Thema veröffentlicht. Sicherlich ist die Möglichkeit von Zerstörerangriffen eine Hemmung für den Führer einer Flotte, die den Gegner verfolgt. Sie zwingt ihn, vorsichtig zu manövrieren, besonders zu Anfang der Schlacht, solange noch nicht zu übersehen ist, welche Taktik der Gegner anwenden will und welchen Erfolg er damit hat. Aber das ist sicher, wir haben in den Vereinigten Staaten niemals daran gedacht, daß der Torpedo jede Möglichkeit einer Offensive ausschalten könnte. Der

Verfasser hatte das Glück, Ende 1916 der Marineakademie eine wahrheitsgetreue Darstellung der Skagerrakschlacht überreichen zu dürfen. Sie zeigte große Ähnlichkeit mit einem von uns durchgeführten taktischen Spiel und bot daher niemandem eine Überraschung oder Neues, abgesehen von den berühmten Gefechtskehrtwendungen Scheers.

Die Anwendung von Rauchschleiern zur Entlastung der Schlachtlinie beim Antritt eines geordneten Rückzuges stellt für die verfolgende Flotte ebenfalls eine Hemmung dar. Die Deutschen haben diese neue Methode schon bei dem Doggerbank-Gefecht mit Erfolg angewendet.

Jellicoes Taktik, den sich zurückziehenden Feind nicht zu verfolgen, abgesehen von einer Verfolgung auf weit ausholendem Umwege, ist die Konsequenz seines Entschlusses, in der Seeschlacht nichts dem Zufall zu überlassen. Er blieb während der ganzen Zeit seines Kommandos als Oberbefehlshaber der Grand Fleet diesem Vorsatz treu. Seine Auffassung verstößt, unserer Ansicht nach, gegen die grundlegenden Regeln der Kriegführung. Die Idee, daß irgendeine führende Persönlichkeit, sei es im Kriege oder im Wirtschaftsleben, in der Finanz oder in der Politik, große Erfolge erringen könnte, ohne etwas dem Zufall zu überlassen und vom Glück begünstigt zu sein, ist durch die 40 Jahrhunderte umfassende Geschichte der Menschheit widerlegt. Jellicoes Auffassung lag ein Trugschluß zugrunde, der sich bitter rächen sollte. Es ist fast unglaublich, daß eine Marine, die sich auf der Tradition eines Drake, Howard, Blake, Hawke, Rodney, Jervis, Nelson und Cornwallis aufbaute, eine solche Irrlehre übernehmen konnte. In den Tagen der Segelschiffahrt war die Schwierigkeit, eine Seeschlacht bis zur Entscheidung durchzufechten, genau so groß wie 1916. Die Seehelden der Vergangenheit fanden die Wege, mit dem Gegner handgemein zu werden und entscheidende Siege zu erringen, aber sicherlich nicht, ohne etwas dem Zufall zu überlassen.

Übersicht und Kriegführung nach Art eines Fabius kann insbesondere einem Führer nie verziehen werden, der über große zahlenmäßige Überlegenheit und eine Gunst der geographischen Lage verfügte, wie sie nicht so leicht wiederkehren wird. Nelson zögerte nie anzugreifen, wenn er die gleiche oder eine dem Feind leicht unterlegene Anzahl von Schiffen besaß; aber er wünschte sich immer die Zahlen, die notwendig sind zur Vernichtung des Gegners. Jellicoe verfügte

über die Zahlen, die Nelsons Sehnsucht waren. Gewiß wäre er ein Risiko eingegangen bei dem Versuch, die Skagerrakschlacht zu einem entscheidenden Sieg zu gestalten. Das Risiko hätte sich aber in angemessenen Grenzen halten lassen; denn die Briten konnten sich durch dieselben Maßnahmen einer gefährlichen Lage entziehen, die sie ihrerseits von den Deutschen erwarteten. Wir sind der Ansicht, daß das Risiko einiger Torpedotreffer beim Angreifer aufgewogen wird durch den Nachteil, den eine sich zurückziehende Flotte stets in Kauf nehmen muß, d. h. durch den Verlust der Schiffe, die in ihrer Geschwindigkeit herabgesetzt zurückbleiben und aufgegeben werden müssen. So war es bei dem Verlust des „Blücher" auf der Dogger-Bank, dem bald bei Skagerrak der Verlust von „Lützow", „Wiesbaden", „Elbing" und „Rostock" und fast der von „Seydlitz", „Derfflinger" und „Markgraf" unter denselben Umständen folgen sollte.

Die Gerechtigkeit verlangt, daß wir auch noch eine weitere Befürchtung Jellicoes als gänzlich unbegründet kennzeichnen müssen. Er betont in seinem Werk über den Seekrieg immer von neuem, den Deutschen hätte es frei gestanden, die Zeit für ihre Offensiven so zu wählen, daß sie in voller Stärke auslaufen konnten, und daß dann bei den Briten eine Anzahl von Schiffen nicht verwendungsbereit gewesen wäre. Es ist daher von Interesse, die vor kurzem in diesem Buch von uns aufgeführte volle Stärke der Hochseeflotte mit der Anzahl der Schiffe zu vergleichen, die nach Anhang I tatsächlich an der Skagerrakschlacht teilgenommen haben. Danach fehlten den Deutschen dabei zwei Großkampfschiffe — „König Albert" und „Bayern", ein älteres Linienschiff — „Preußen" — drei Leichte Kreuzer — „Graudenz", „Stralsund" und „Berlin" — ein Minenleger — „Brummer" — und 15 Zerstörer. Wie wir später sehen werden, nahmen weder deutsche Unterseeboote noch Luftschiffe an der Schlacht teil. Sie wurden anderweitig verwandt oder spielten nur eine ganz untergeordnete Rolle.

Dagegen fehlten bei den Briten vier Großkampfschiffe — „Royal Sovereign", „Emperor of India", „Queen Elizabeth" und „Dreadnought" — ein Schlachtkreuzer — „Australia" —, zwei Panzerkreuzer — „Achilles" und „Donegal" —, und 19 Zerstörer. Da 8 Harwich-Zerstörer zeitweilig der Grand Fleet überwiesen waren, ermäßigt sich die Zahl der fehlenden Zerstörer auf 11. Der Leichte

Kreuzer „Canterbury", den Harwich-Streitkräften zugehörig, nahm ebenfalls an der Schlacht teil.

Danach war das Verhältnis der in der Schlacht an der vollen Stärke der Verbände fehlenden Schiffe bei beiden Parteien annähernd das gleiche. Jellicoes Befürchtung, die deutschen Zerstörer würden an Zahl sehr überlegen sein, rechtfertigte sich nicht. Wenn er auch noch 1919 mit 88 deutschen Zerstörern bei der Schlacht rechnet, so waren es tatsächlich doch nur 61. Demgegenüber besaßen die Briten — 6 Flottillenführerschiffe eingerechnet — 78. Die zehn Zerstörer der 2. deutschen Flottille waren in Wahrheit fast ebenso groß wie die englischen Flottillenführerschiffe, aber die Deutschen hatten dafür auch eine beträchtliche Zahl sehr kleiner Zerstörer, so daß die Gesamtzahlen doch das richtige Bild der Zerstörerstreitkräfte geben.

Nachdem wir nun die Gesamtlage am 30. Mai überprüft haben, kommen wir zu dem Schluß, daß der britische Oberbefehlshaber unter Inkaufnahme eines sich in vernünftigen Grenzen haltenden Risikos von dem festen Willen hätte beseelt sein müssen, die Schlacht zu einem entscheidenden Siege zu gestalten. Er hätte sich bewußt sein müssen, welche weittragenden Folgen und Vorteile damit für die Sache der Alliierten verknüpft waren. Insbesondere hätte er unter geeigneten Vorsichtsmaßregeln gegen die Torpedoangriffe der zahlreichen deutschen Zerstörer fest entschlossen sein müssen, den weichenden Feind zu verfolgen, wenigstens solange als er nicht selbst schwere Verluste dabei zu erleiden hatte. Er hätte ferner fraglos alle Vorteile, die ihm Schlachtenglück und Fehler des Gegners boten, kühn und draufgängerisch ausnützen müssen. Wenn auch bei der ersten Gefechtsberührung Vorsicht am Platze war, so hätte er doch ernstlich darauf bedacht sein müssen, bei sich bietender Gelegenheit sofort zum vernichtenden Schlage auszuholen. Vor allem hätte er versuchen müssen, eine beherrschende Stellung auf der Rückzugslinie der Deutschen zu gewinnen, um sie von ihren Häfen abzudrängen. Dadurch wären auch ihre taktischen Manöver beim Rückzug, die Jellicoe so sehr fürchtete, unmöglich geworden.

In vorstehendem glauben wir die strategischen und taktischen Voraussetzungen der Schlacht klargelegt zu haben. Da wir auch die Lage am 30. Mai besprochen haben, kommen wir nunmehr zur Schilderung der größten Seeschlacht der modernen Zeit.

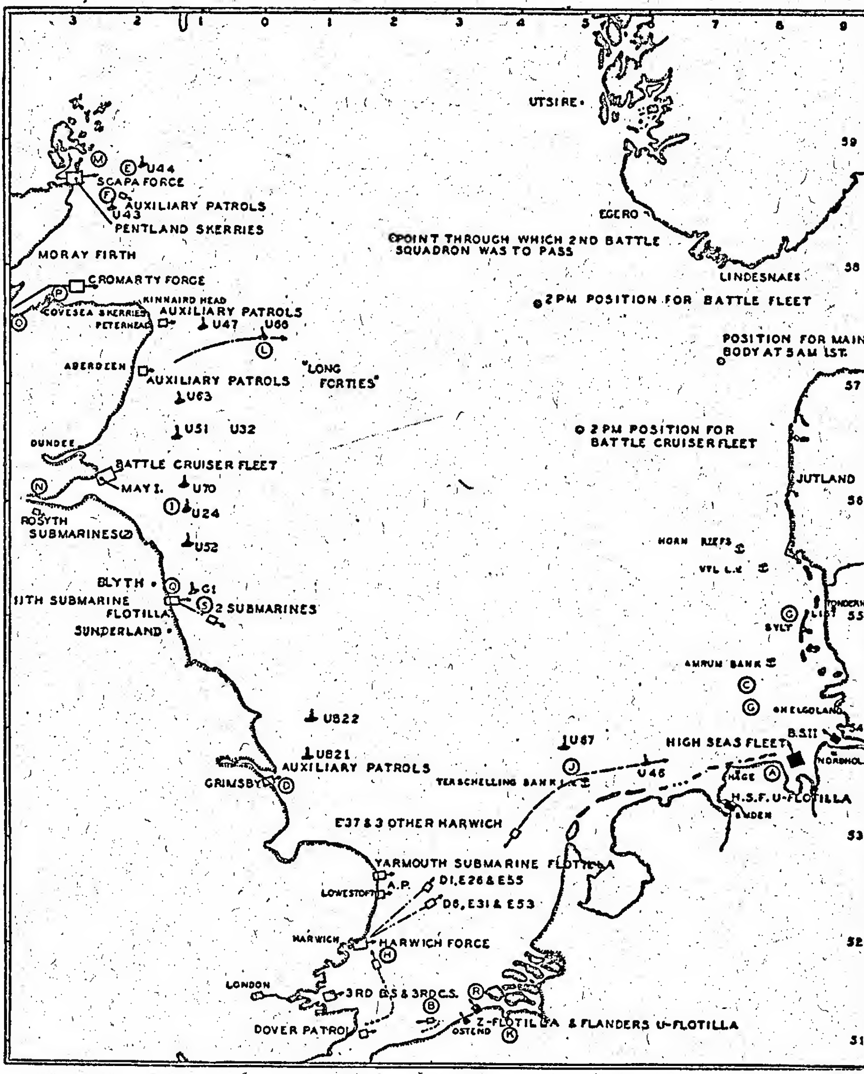
VIII.

Die Skagerrak-Schlacht beginnt

Wir haben berichtet, daß Scheer sich in der Frühe des 30. Mai zu einem Vorstoß nach dem Skagerrak entschloß, an Stelle des von langer Hand geplanten Sunderland-Unternehmens. Um 9.48 Uhr vormittags befahl er die Konzentration der Flotte auf der Außenjade für 7.00 Uhr nachmittags. Um 10.00 Uhr vormittags begann die Flotte zu sammeln (Plan 16—A). Um 10.37 Uhr schickte Vizeadmiral Hipper die Minensuch-Abteilungen und Flugzeuge auf Unterseebootssuche entlang des Kanals, der westlich von Helgoland und Amrumbank nach Nordwesten führte. Um 11.31 Uhr erhielt Minensuchgruppe I Befehl, den genannten Kanal auf Minen abzusuchen (Plan 16—C). Die verschiedenen Befehle wurden durch Funkspruch gegeben, was unnötig war.

Die Briten fingen offenbar einige oder alle Funksprüche auf. Corbett stellt fest, daß im Laufe des Vormittags gewisse Anzeichen das Sammeln der Flotte auf Außenjade-Reede verraten hätten. Mittags erhielt Jellicoe von der Admiralität die Warnung, möglicherweise werde die Hochseeflotte früh am nächsten Morgen in See gehen, außerdem seien 16 deutsche Unterseeboote in See. Vizeadmiral Bacon erhielt Anweisung, die ihm zeitweilig zugeteilten 8 Harwich-Zerstörer zu Tyrwhitt zurückzuschicken. Die Streitkräfte an der belgischen Küste wurden in den Hafen zurückgerufen (Plan 16—B). Auch der Befehlshaber an der Ostküste mit dem Hauptquartier in Grimsby erhielt Anweisung, seine Minensucher zurückzurufen (Plan 16—D). Bradford erhielt Befehl, mit dem 3. Linienschiffgeschwader und dem 3. Kreuzergeschwader im Swin am nächsten Morgen zum sofortigen Auslaufen bereit zu sein.

Nur wenige Minuten später, nachdem diese Befehle durch Landtelegraf ergangen waren, meldete das Kanonenboot „Gentian“ durch



Plan 16: Die Bewegungen am 30. Mai von 8 Uhr morgens bis Mitternacht. Die Positionen der Unterseeboote sind nur angenähert.

Point through which 2 nd Battle Squadron was to pass = Punkt, den das 2. Schlachtgeschwader ansteuern sollte.

Funkspruch, es sei um 12.30 Uhr nachmittags in 80°, 22 Seemeilen ab von den Pentland Skerries, von einem Unterseeboot beschossen worden. Der Torpedo sei fehlgegangen (Plan 16—E).

Um 12.37 Uhr ordnete die Admiralität für die Harwich-Unterseebootsflottille erhöhte Bereitschaft an. Um 2.37 nachmittags meldete Tyrwhitt an Beatty, er verfüge über 5 verwendungsbereite Leichte Kreuzer und 15 Zerstörer, nicht eingeschlossen die 8 Zerstörer, die von Dover zurückberufen seien.

„U 43", Kapitänleutnant Jürst, hatte den Torpedo auf die „Gentian" auf zirka 2000 Meter Entfernung gefeuert. Diese recht wenig glückliche Selbstanzeige hatte das Aufgebot der englischen Suchstreitkräfte gegen „U 43" und seinen südlichen Nachbarn und Kameraden „U 44", Kapitänleutnant Wagenführ, zur Folge. Außerdem kam eine Division Zerstörer von der 12. Flottille aus dem Hafen. (Wahrscheinlich „Marksman", „Mischief", „Narwhal" und „Mary Rose".) Die beiden deutschen Unterseeboote wurden gejagt und mußten während der Nacht unter Wasser bleiben. Ein Umstand, der die Beobachtung des Ostausgangs von Scapa unmöglich machte, aus dem in derselben Nacht die Schlachtflotte nach der Nordsee auslief. Der auf „Gentian" gefeuerte Torpedo hatte also eine sehr üble Auswirkung. Leider konnte der Kommandant des U-Bootes nicht wissen, daß die Operationen in der Nacht begannen. Einen Tadel dafür, daß er den U-Bootjägern, seinem Erbfeind, einen Schlag versetzen wollte, hat er nicht verdient.

Um 3.40 Uhr richtete Vizeadmiral Scheer einen Geheim-Funkspruch an die Hochseeflotte und die Flandern-Streitkräfte. Er bestand nur aus den Zahlen bzw. Buchstaben „31 Gg 2490" und war die verabredete Chiffre für Durchführung des Skagerrak-Vorstoßes am 31. Mai.

Kurz nach 5.00 Uhr nachmittags erfuhr die Admiralität bereits, daß ein anscheinend wichtiger Funkspruch an die gesamte Hochseeflotte gegangen sei. Das war sicherlich der Geheim-Funkspruch Scheers. Das Versagen bei der Beobachtung der grundlegenden Regeln der Funkdisziplin konnte den Deutschen unter Umständen teuer zu stehen kommen; denn schon um 5.15 Uhr nachmittags befahl die Admiralität Jellicoe und Beatty Dampf auf zu machen.

Um 5.35 Uhr kam über den Zerstörer „Owl" eine Meldung des Fischdampfers „Dunpedril", er habe in 120° von Pentland Skerries

14 Seemeilen ab um 3.45 Uhr nachmittags ein Unterseeboot gesichtet (Plan 16—F). Es handelte sich um „U 44".

Um 5.50 Uhr nachmittags endlich übermittelten Lichtsignale die lakonische Botschaft der Admiralität an Jellicoe: „Konzentrieren Sie Ihre Streitkräfte östlich der Long Forties und seien Sie auf alle Möglichkeiten gefaßt." Unmittelbar darauf wehten in Scapa und Cromarty die Flaggensignale Jellicoes und Jerrams zur Vorbereitung des Ankerlichtens. Nur 5 Minuten später befahl Beatty seiner Flotte „Dampf aufmachen für 22 Seemeilen".

Detachierte Leichte Kreuzer und die Marksman-Division wurden zu ihren Verbänden zurückberufen; das Großkampfschiff „Royal Oak" auf seinen Ankerplatz zurückgeschickt. Es ist kaum glaublich, wie schnell und sicher sowohl die Admiralität als auch die Grand Fleet arbeiteten.

Während die Grand Fleet auf hoher See sammeln sollte, entschied man sich um 5.55 Uhr, die Harwich-Streitkräfte und den Verband Bradford im Hafen zu belassen, wenigstens solange nicht Näheres bekannt sei. Offenbar stand die Admiralität unter dem Eindruck der Möglichkeit eines neuen Überfalls auf Yarmouth und wünschte nicht, daß die Streitkräfte in den südlichen Gewässern ein zweites Mal mit überlegenen Streitkräften zusammenstoßen sollten. Man muß sich aber doch die Frage vorlegen, was für einen Nutzen diese Streitkräfte noch bringen konnten, wenn sie ruhig im Hafen bleiben sollten, bis die genauen Dispositionen des Feindes bekannt waren. Es konnte doch nicht angenommen werden, daß die Deutschen jedesmal so höflich wären, ihre Feinde darüber rechtzeitig zu unterrichten. Um 6.20 Uhr ordnete die Admiralität an, die Harwich-Streitkräfte sollten am 31. Mai bei Tagesanbruch seeklar sein. Um die Zeit waren 7 Zerstörer von Dover nach Harwich zurückgekehrt (Plan 16—H). Tyrwhitt meldete 5 Leichte Kreuzer, 2 Zerstörerführer und 21 Zerstörer verwendungsbereit, darin eingeschlossen waren 8 Zerstörer, die nach dem Swin geschickt waren als Marschsicherung des 3. Linienschiffsgeschwaders.

Die Belassung der Harwich-Streitkräfte im Hafen war unserer Ansicht nach falsch. Sie hätten eine Bereitschaftsstellung bei Terschelling einnehmen müssen. Die Deutschen konnten nur nach zwei Richtungen hin vorstoßen, einmal nach Norden in den nördlichen Teil der Nordsee. In diesem Fall hätte die Bereitschaftsstellung bei Terschelling den Harwich-Streitkräften ermöglicht, nächtliche Zerstörer-

angriffe auf der Rückzugslinie der Hochseeflotte anzusetzen. Machten die Deutschen aber einen Vorstoß nach Westen gegen Yarmouth, war es Tyrwhitt möglich, Fühlung mit ihnen zu nehmen und noch vor dem Bombardement der Küste Zerstörerangriffe bei Nacht anzusetzen. In jedem Falle wäre es Tyrwhitt von Terschelling aus möglich gewesen alsbald nach erhaltenem Befehl zur Grand Fleet zu stoßen. Die große Geschwindigkeit seines Verbandes hätte ihm erlaubt, sich bei entsprechender Aufklärungstätigkeit seiner Zerstörer, überlegenen Streitkräften zu entziehen.

Scheers ursprünglicher Plan für die Skagerrak-Unternehmung war in großen Zügen der folgende:

1. Vizeadmiral Hipper mit den Aufklärungsstreitkräften (Aufklärungsgruppe I und II, „Regensburg" und Flottille II, VI und IX) sollte die Jade-Reede bei Tagesanbruch (3.00 Uhr früh) am 31. Mai verlassen, die dänische Küste außer Sichtweite mit nördlichem Kurs passieren und sich vor Einbruch der Dunkelheit (9.00 Uhr abends) an demselben Tage an der norwegischen Küste zeigen.

2. Vizeadmiral Scheer mit dem Gros (Linienschiffsgeschwader I und III, Aufklärungsgruppe IV, „Rostock", „Hamburg" und Flottillen I, III, V und VII) wollte den Aufklärungsstreitkräften in beträchtlichem Abstande folgen und um 5.00 Uhr früh des 1. Juni in einer Aufnahmestellung 45 Seemeilen südlich von Lindesnaes stehen.

3. Die Unterseeboote der Hochseeflotte sollten die aus Scapa, Cromarty, Rosyth und dem Humber auslaufenden britischen Streitkräfte angreifen und ihre Stärke und Bewegungen melden.

4. Die Unterseeboote der flandrischen U-Flottille sollten eine ähnliche Verwendung vor Harwich, der Themse und Dover finden.

5. Die Luftschiffe sollten, falls das Wetter es erlaubte, von ihren Stützpunkten aus mit radialen Kursen die Nordsee, soweit als möglich vorstoßend, absuchen.

6. Das zweite Linienschiffsgeschwader, unterstützt von den Helgoland- und List-Flugzeugen und den Unterseebooten „U 53", „U 22", „U 19" und „U 64", sollte die Zugänge zu den deutschen Stützpunkten bewachen.

Scheer änderte um 5.41 Uhr nachmittags in letzter Minute seinen Plan in zwei wichtigen Punkten. Die große Bedeutung der Luftschiffaufklärung hatte dazu geführt, an der nahen dänischen Küste zu operieren, in der Hoffnung, daß dort Luftschiffaufklärung eher möglich

sei, als an der weit abliegenden englischen Küste. Es ergab sich aber, daß letztere auch in Richtung Skagerrak undurchführbar war. Der Admiral ordnete daher an, das Gros solle in geringerem Abstand als ursprünglich vorgesehen den Aufklärungsstreitkräften folgen. Demgemäß lief es schon um 4.30 früh aus, d. h. anderthalb Stunden nach Hipper. Die größere Geschwindigkeit der Aufklärungsstreitkräfte mußte dann allmählich ihren Abstand vom Gros erweitern. Diese Abänderung des ursprünglichen Planes erwies sich als eine sehr weise Maßnahme.

Die zweite Abänderung war dagegen von recht zweifelhaftem Werte. Der Admiral entschied, das zweite Linienschiffgeschwader sollte sich dem Gros anschließen. Die offensive Kampfkraft seiner, ausgesprochen der zweiten Linie angehörigen Schiffe war gering. Ihre schwere Artillerie bestand nur aus vier 28-Zentimeter-Geschützen. Ihre defensiven Eigenschaften waren noch schlechter. Ihr schwacher Panzer bot keinen Schutz gegen die schweren britischen Granaten, deren Kaliber bis zu 38 Zentimeter betrug. Ein einziger Minen- oder Torpedotreffer konnte sie zum Sinken bringen oder mindestens ihre Geschwindigkeit stark herabsetzen. Der größte Mangel dieser alten Linienschiffe war jedoch ihre geringe Geschwindigkeit. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug nur 18 Seemeilen gegenüber der damals normalen Geschwindigkeit der Linienschiffe von 21 Seemeilen.

Eine Flotte, die dem Gegner unterlegen und daher auf das, was Jellicoe Rückzugstaktik zu nennen beliebte, angewiesen ist, sollte niemals mit Schiffen unterlegener Geschwindigkeit belastet werden. Im vorliegenden Falle bestand die Wahrscheinlichkeit, daß Scheer vor die Wahl gestellt werden würde, entweder sechs große Schiffe ihrem Schicksal zu überlassen, oder zu ihrer Rettung die Geschwindigkeit seiner Linie um 3 Seemeilen herabzusetzen. Seine Entscheidung ist mit Rücksicht auf die Erfahrungen in dem Dogger Bank-Gefecht schwer zu verstehen. Die Tragödie der Vernichtung des in der Geschwindigkeit herabgesetzten Kreuzers „Blücher" hatte doch gezeigt, daß es ein Unding ist, langsame, schlecht bewaffnete und geschützte Schiffe in die Kampflinie moderner Großkampfschiffe einzustellen. Scheer behauptet, daß seine Entscheidung zurückzuführen sei auf die Bitten des Geschwaderchefs, des Admirals Mauve, und sein eigenes Bestreben, den Geist des von ihm selbst früher kommandierten Geschwaders hochzuhalten. Letzteres war zwar vom moralischen Standpunkt aus wichtig, aber

im vorliegenden Fall weniger wichtig als die Stimmung der gesamten Hochseeflotte, falls zwangsweise einige der langsamen Schiffe ihrem Schicksal überlassen werden mußten. Außerdem, und was noch wichtiger ist, Scheer erleichterte Jellicoe seine, wie jener behauptete, fast unmögliche Aufgabe, die Hochseeflotte bei ihrem Rückzuge anzugreifen. Hier drängte sich schon der erste Glückszufall einem Admiral auf, der entschlossen war, nichts dem Zufall zu überlassen.

Die Deutschen hatten offenbar entdeckt, bzw. sie hegten wenigstens den Verdacht, daß ihre Funksprüche eine wertvolle Nachrichtenquelle für den Feind darstellten. Um diesem Übelstand wenigstens teilweise abzuhelfen, übernahm die Funkstation der III. Einfahrt Wilhelmshavens den Funkdienst für das Flottenflaggschiff. Sie tauschte auch ihre Funkadresse mit der des Oberbefehlshabers an Bord des „Friedrich der Große". Letzterer sollte Funkstille wahren bis zu der ersten Gefechtsberührung mit dem Feinde. Alle an Scheer gerichteten Funksprüche sollten von der Funkstation der III. Einfahrt aufgenommen und an das Flottenflaggschiff weitergegeben werden, ohne daß letzteres antwortete oder den Empfang bestätigte. Die britischen Funkpeilstationen mußten daher bei der Peilung der Funksprüche des Oberbefehlshaber feststellen, daß dieser sich auf Wilhelmshaven-Reede befand, und daraus folgern, die Hochseeflotte läge im Hafen. Diese kluge Maßnahme bewährte sich. Bis dahin hatte die britische Leitung bemerkenswert genaue Nachrichten über die Bewegungen und Absichten der Hochseeflotte erhalten. In Zukunft sollte sie diesen Vorteil nur bis zur ersten Gefechtsberührung der Flotten genießen.

Um 8 Uhr abends am 30. Mai meldete „U 46" von Terschelling rege Gefechtstätigkeit. Das Boot war nicht weniger als sechsmal auf feindliche Unterseeboote gestoßen (Plan 16—J). Einmal war es mit Torpedos, ein anderes Mal mit Geschützfeuer angegriffen worden. Es kehrte zur Periskopreparatur nach Emden zurück. Dieser Umstand sollte ihm später eine ausgezeichnete Gelegenheit zur Torpedierung eines feindlichen Linienschiffs verschaffen.

Der alte Kreuzer „Arcona", der als Unterseeboottender in Emden diente, sowie die Funkstation in Brügge (Plan 16—K) begannen an alle Unterseeboote zu funken: „Achtung! Feindliche Streitkräfte laufen am 31. Mai und 1. Juni aus." Das Signal sollte den Unterseebooten Nachricht geben, daß die Hochseeflotte an den genannten Tagen in

See sei, es sagte aber nichts darüber, daß an Stelle der Sunderland-Unternehmung der Vorstoß nach dem Skagerrak getreten sei. Wann dieser Funkspruch zuerst abgegeben wurde, ist nicht bekannt, jedenfalls wurde er häufig wiederholt, denn „U 66" nahm ihn am 31. Mai um 1 Uhr nachts auf. Leider erhielten nur vier weitere Emden-Unterseeboote, und zwar „U 67", „U 22", „U 70" und „U 32", die Mitteilung. Der Kommandant von „U 32", der berühmte Frhr. Spiegel v. Peckelsheim, sah voraus, daß die britische Schlachtkreuzerflotte während der Dunkelheit, die damals etwa sechs Stunden andauerte, auslaufen würde, und nahm daher etwa 80 Seemeilen östlich von der Fair-Insel Aufstellung, um bei Tageslicht, d. h. gegen 3 Uhr morgens, am 31. Mai Fühlung mit dem Feinde zu bekommen. Seine Überlegung war weise und richtig und führte, wie wir später sehen werden, zu einem bemerkenswerten Zwischenfall. Auch „U 66", Kapitänleutnant v. Bothmer, verlegte seinen Standort, nach heftigen Plänkeleien mit englischen Wachfahrzeugen, etwas nach Norden und meldete dies durch Funkspruch (Plan 16—L).

In Verbindung mit Jellicoes geplanter Kattegat-Unternehmung sollten, wie erinnerlich, Harwich-Unterseeboote vom 1. bis 3. Juni bei Vyl-Feuerschiff Stellung nehmen. Am Morgen des 30. Mai hatten die Boote ihren vorläufigen Befehl erhalten. Um 6.44 Uhr nachmittags bekamen sie Befehl, unverzüglich auszulaufen. Bereits um 7 Uhr gingen „E 55", „E 26" und „D 1" bewundernswert schnell auf die befohlenen Stationen. Nach dem Kattegatplan sollten diese Boote bis zum 2. Juni auf dem Grunde liegen, in der Hast des Augenblicks bekamen sie beim Auslaufen keine neuen Befehle, obwohl sich die Lage von Grund auf geändert hatte. Das war eine schlimme und folgenschwere Unterlassung. Während des Abends erhielt die britische Leitung zahlreiche Meldungen über deutsche Unterseeboote. Der Befehlshaber der Minensuchstreitkräfte meldete gegen 8.20 Uhr abends Verfolgung und Jagd auf zwei Unterseeboote mit zwölf Booten. Die beiden Unterseeboote waren „U 43" und „U 44". Unter Wasser gedrückt und unfähig, ihre Funktakelage aufzurichten, erhielten sie die wichtige Nachricht der „Arcona" und der Brügger Station nicht.

Um 7.30 Uhr nachmittags erließ Jellicoe seine Befehle für Vizeadmiral Jerram in Cromarty. Letzterer sollte mit dem II. Linienschiffgeschwader und den zugehörigen leichten Streitkräften, den Punkt 58° 15' Nord und 2° 00' Ost berührend, am 31. Mai 2 Uhr nach-

mittags in 57° 45' Nord und 4° 15' Ost auf die Scapa-Streitkräfte sammeln.

Um 7.37 Uhr schickte Jellicoe nachstehenden Befehl an Beatty: „Die verfügbaren Schiffe, Schlachtkreuzerflotte, 5. Linienschiffgeschwader und Zerstörer, einschließlich der Harwich-Zerstörer, haben sich nach der ungefähren Position 56° 40' Nord und 5° 00' Ost zu begeben. Zerstörer Brennstoff sparen. Nehme an, daß Sie am 31. Mai 2 Uhr nachmittags dort stehen. Ich werde gegen 2 Uhr nachmittags in 57° 45' Nord und 4° 15' Ost stehen, falls nicht durch Nebel aufgehalten. Das 3. Schlachtkreuzergeschwader, „Chester" und „Canterbury" laufen mit mir aus. Ich werde dieselben nach Ihrem Rendezvous schicken. Falls bis 2 Uhr nachmittags keine Nachrichten, halten Sie auf mich zu, um in Sichtweite zu kommen. Ich werde von Position 57° 45' Nord 4° 15' Ost Horns Riff ansteuern. Rendezvous wiederholen."

Genau eine Stunde später bestätigte Beatty den Empfang des Befehls und wiederholte die Position des Rendezvous richtig. Die Depeschen gingen beiderseits über den Landtelegraf, so daß die Deutschen nichts von dem Auslaufen der Grand Fleet ahnen konnten.

Um 8.27 Uhr nachmittags meldete der Flottillenchef der Harwich-Unterseebootflottille, daß drei weitere Boote seiner Flottille ausgelaufen seien, und zwar „D 6", „E 31" und „E 53". Hier handelte es sich offenbar um die Ablösung der wie üblich bei Terschelling stehenden vier Boote, letztere kehrten am 31. Mai 9.43 Uhr vormittags nach Harwich zurück. Nach Corbett verließen auch zwei Unterseeboote Blyth, um gemäß dem Kattegatplan Jellicoes östlich von der Doggerbank Aufstellung zu nehmen. In keinem anderen Bericht finden die beiden Boote Erwähnung (Plan 16—S).

Um 9.30 Uhr abends verließen die Scapa-Streitkräfte den Hafen. Nach dem Passieren der Skerries wurde mit 17 Seemeilen Kurs 66° gesteuert. Der Kurs führte nicht direkt auf den Rendezvousplatz. Es ist anzunehmen, daß er gewählt wurde, um den östlich der Skerries gemeldeten Unterseebooten aus dem Wege zu gehen. Gegen 10.30 Uhr hatten die gesamten Streitkräfte, mit Ausnahme des Flugzeugträgers „Campania", den Hafen verlassen. Um 9.31 Uhr erhielt „Iron Duke" die Meldung, der auf Patrouillendienst vor der Einfahrt von Rosyth befindliche Zerstörer „Trident" sei um 6.45 Uhr von einem Unterseeboot angegriffen worden (Plan 16—I).

Nach dem Passieren der Skerries benutzten die Scapa-Streitkräfte in der Regel während der Nacht drei verschiedene Wege, um erst bei Tagesanbruch zu sammeln. Diesmal benutzte fast die ganze Flotte Weg A, der über einen Punkt 58° 47′ Nord und 2° 37′ West führte. Nur das 4. Leichte Kreuzergeschwader und das 3. Schlachtkreuzergeschwader benutzten den 2 Seemeilen südlicher liegenden Weg B.

Vizeadmiral Jerram lief aus Cromarty um 10.15 Uhr nachmittags aus (Plan 16—O) und steuerte mit Kurs 90° dicht an der Küste entlang auf den Rendezvousplatz zu, und zwar mit 19 Seemeilen Fahrt, da er den längeren Weg hatte. Zur Erleichterung der Navigierung brannten die Feuer von „Covesea" und „Kinnaird" von 10.30 bis 11.30 Uhr abends bzw. 1 Uhr bis 1.45 Uhr nachts (Plan 16P). Die Dispositionen für das Auslaufen der Grand Fleet waren so gründlich durchdacht, daß ihr Studium wirklich lohnend ist.

Um 10 Uhr abends erließ Jellicoe den üblichen Befehl: „Absolute Funkstille, ausgenommen beim Sichten des Feindes und der Beantwortung von Anfragen des Oberbefehlshabers. Im Falle der Notwendigkeit kann die Hilfswelle benutzt werden."

Weder „U 43" noch „U 44" bemerkten das Auslaufen der Flotte aus Scapa. Sie hatten, zum Tauchen gezwungen, die Mitteilung Scheers durch Funkspruch nicht erhalten und sichteten, dauernd gejagt, die passierenden Geschwader nicht. Es ist allerdings zweifelhaft, ob sie, selbst unter günstigeren Umständen, von ihren Standorten aus etwas gesehen hätten. Zur Beobachtung des nächtlichen Auslaufens standen sie nicht weit genug ab. Für diesen Fall hätten sie sich, nach dem Vorbild von „U 32", 80 Seemeilen ab von Scapa aufstellen müssen, unter der Voraussetzung, daß die englischen Vorpostenboote ihnen dies gestattet hätten.

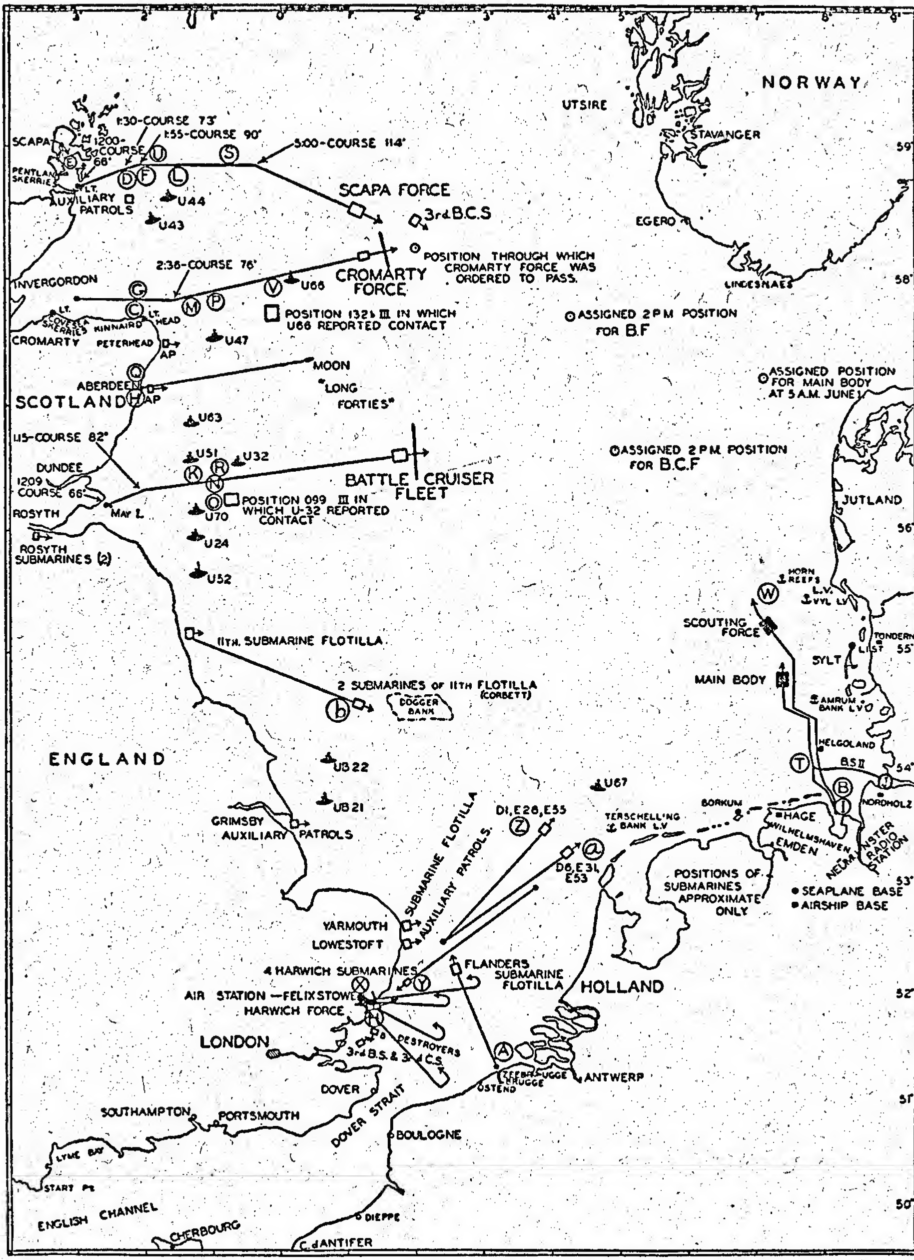
Um 10 Uhr abends lief die Schlachtkreuzerflotte aus Rosyth aus, 46 Minuten später das 5. Linienschiffgeschwader (Plan 16—N). Noch um 9.30 Uhr kam die Meldung, der Zerstörer „Trident" von der 2. Unterseebootflottille sei 39 Seemeilen und 120° von der May-Insel von einem Unterseeboot angegriffen worden (Plan 16—I). Beatty befahl daher allen Geschwadern, nördlich von der May-Insel zu passieren mit Kurs 66° und 18 statt 20 Seemeilen Fahrt. Dann wurde der 2-Uhr-Nachmittag-Rendezvousplatz angesteuert.

Um 10.30 Uhr abends erhielt Tyrwhitt Befehl, acht Zerstörer zum 3. Linienschiffgeschwader im Swin zu schicken. Für die übrigen Harwich-Zerstörer wurde Ein-Stunden-Bereitschaft nach Tagesanbruch befohlen. Wir haben bereits einmal das Festhalten der wertvollen leichten Streitkräfte Tyrwhitts im Hafen abfällig kritisiert. Wir müssen jetzt nochmals darauf zurückkommen. Die Entsendung von acht modernen Zerstörern zum Schutz eines minderwertigen Geschwaders von alten Linienschiffen, das praktisch während der ganzen Aktion nicht zur Verwendung kam, ist einfach unverzeihlich. Der innere Grund dafür war lediglich, daß die Seelords über das Bombardement von Lowestoft den Kopf verloren hatten. Ihr einziges Bestreben war, unter allen Umständen eine Wiederholung desselben unmöglich zu machen. Weitere Worte darüber erübrigen sich.

Um 11 Uhr abends kehrte das Unterseeboot „G I" der 2. Flottille von einer Kreuzfahrt nach Blyth zurück (Plan 16—Q). Um 11.20 Uhr abends meldete Jellicoe der Admiralität, die 2. Unterseebootflottille sei verwendungsbereit, und bat gleichzeitig, die Admiralität möge ihr je nach den Umständen Anweisungen geben. Das war korrekt, denn Jellicoe durfte in seiner Lage seinen Unterseebooten keine Befehle durch Funkspruch geben, da er damit seine Position verraten und den Deutschen Gelegenheit gegeben hätte, die Befehle zu dechiffrieren. Anscheinend hat er den Funkspruch an die Admiralität mit gedämpfter Welle gegeben. Besser wäre natürlich gewesen, er hätte die Mitteilung vor dem Auslaufen durch Landtelegraf übermittelt.

Um Mitternacht stand „Lion" bei May-Island, zur selben Zeit die „Iron Duke" in der Nähe der Pentland-Skerries. Alle Verbände der Grand Fleet waren nunmehr in See und strebten mit hoher Fahrt ihrem Ziel zu. Die Hochseeflotte aber lag nichtsahnend auf der Jadereede zu Anker. Das ist bezeichnend für den Vorteil und Vorsprung, den die Briten dank der sorglosen Handhabung der Funkentelegrafie seitens der Deutschen vor ihnen hatten. Nur die Flandern-Unterseeboote waren bereits dabei, auf ihre Stationen an der englischen Küste in der Nachbarschaft von Harwich zu gehen (Plan 17—A).

Um 12.49 mittags erhielt Scheer von Nordholz über III. Einfahrt die Meldung, die nun schon beinahe zur Regel geworden war, daß die Wetterverhältnisse das Aufsteigen der Luftschiffe nicht gestatteten. Dessen ungeachtet ließ Scheer die Unternehmung planmäßig beginnen. Um 1 Uhr nachts steuerten die Aufklärungsstreitkräfte nord-



Plan 17. Die Hochseeflotte geht in See. Zeitabschnitt von Mitternacht bis 8 Uhr morgens am 31. Mai. Die Positions-Angaben für alle Streitkräfte gelten für letzteren Zeitpunkt.

wärts mit 16 Seemeilen Fahrt an Helgoland vorbei (Plan 17—B). Um 2.30 Uhr nachts folgte das Gros mit 14 Seemeilen Fahrt (Plan 17—P). Gleichzeitig lief das II. Linienschiffgeschwader aus der Elbe aus und sammelte auf das Gros (Plan 17—J). Kurz nach Tagesanbruch gegen 3 Uhr früh meldeten die Flugstationen List und Helgoland, die befohlene Aufklärung durch Flugzeuge könne wegen der Wetterverhältnisse nicht stattfinden.

Während die Deutschen so ein Pech nach dem anderen erlebten, steuerte die Grand Fleet durch die von den deutschen Unterseebooten besetzten Gebiete. Einige Minuten nach Mitternacht passierte die „Iron Duke" mit Kurs 66° und 17 Seemeilen Fahrt die Pentland-Skerries. Um 1 Uhr brannte, wie bereits erwähnt, das Kinnaird-Head-Leuchtfeuer für 45 Minuten zur Unterstützung der Navigierung der Cromarty-Streitkräfte (Plan 17—G).

Um 1.22 Uhr sandte Jellicoe ganz überflüssigerweise einen Funkspruch an die Admiralität mit den Angaben über das Zusammentreffen der Schlachtflotte und Schlachtkreuzerflotte am 31. Mai 2 Uhr nachmittags. Offenbar hatte ein Offizier des Stabes vor dem Auslaufen vergessen, die Depesche über den Landtelegrafen abzuschicken. Auch der Befehl an Beatty hätte durch Landtelegrafen der Admiralität zu ihrer Information übersandt werden müssen. Selbst wenn der Funkspruch mit gedämpfer Welle gegeben wurde, hätte ihn eins der in der Nähe stehenden deutschen U-Boote aufnehmen und zur Dechiffrierung nach Neumünster geben können. Das Geheimnis des Zusammentreffens zwölf Stunden vorher der Luft anzuvertrauen, war wirklich mehr als leichtsinnig.

Um 1.30 Uhr nachts änderten die Scapa-Streitkräfte Kurs auf 73°. Die Linienschiffgeschwader formierten sich in vier parallele Kolonnen mit etwa 1500 Meter Abstand (Plan 17D). Um 1.45 Uhr verließ der Flugzeugträger „Campania" Scapa, um Anschluß an die Flotte zu suchen (Plan 17—E). Um 1.55 Uhr änderten die Scapa-Streitkräfte aufs neue Kurs auf 90°. Um dieselbe Zeit bildete das 2. Kreuzergeschwader gemäß den Befehlen für die Kreuzer 10 Seemeilen von der „Iron Duke" die Marschsicherung (Plan 17—F). Das 3. Linienschiffgeschwader, von Cromarty kommend, formierte zwei parallele Kolonnen mit etwa 1000 Meter Abstand. Um 2.35 Uhr begannen die Scapa-Streitkräfte Zickzackkurse zu laufen. Die Fahrt des einzelnen Schiffes betrug 17 Seemeilen, die Fahrt der Flotte über den Grund 16 Seemeilen

(Plan 17—L). Die Zerstörerflottillen fuhren von 4 Uhr früh ab als Unterseebootschutz.

Beatty passierte die May-Insel um 12.05 Uhr nachts mit 18 Seemeilen Fahrt und Kurs 66°. Die Leichten Kreuzergeschwader vor Beatty gingen gemäß den Befehlen für Kreuzer auf Position etwa 8 Seemeilen vor dem Gros. Die Zerstörerflottillen fuhren trotz der Dunkelheit als Unterseebootschutz für die Großkampfschiffe. Diese Maßnahme stand im Gegensatz zu dem Verfahren bei der Schlachtflotte, bei der der Unterseebootschirm erst mit Tagesanbruch gebildet wurde. Die „Lion" als Flaggschiff führte das 1. Schlachtkreuzergeschwader. Das 2. Schlachtkreuzergeschwader stand 5 Seemeilen voraus, das 5. Linienschiffgeschwader ebensoviel Seemeilen achteraus. In einem Abstande von 20 Seemeilen von der May-Insel um 1.15 Uhr änderte Beatty Kurs auf 82°. Um 2.30 Uhr begann Beatty Zickzackkurse zu fahren bei einer Flottengeschwindigkeit von 18 Knoten (Plan 17—K). Gegen 3 Uhr sammelten „Nottingham", „Nicator" und „Nomad", die auf Nachtstreife gewesen waren, bei der Flotte (Plan 17—O). Das 2. Schlachtkreuzergeschwader ging nun auf Position 3 Seemeilen 352° von „Lion". Das 5. Linienschiffgeschwader blieb weiterhin 5 Seemeilen achteraus.

In dieser Formation erfolgte die erste Gefechtsberührung mit dem Feind. Wäre „U 32" auf richtiger Position gewesen, hätte es den südlichen Teil der aus Leichten Kreuzern bestehenden Marschsicherung sichten müssen. Frhr. v. Spiegel stand aber 20 Seemeilen zu weit nördlich, er sichtete gegen 3.40 Uhr früh zwei kleine Kreuzer, die er für „Attentive" und „Adventure" hielt (Plan 17—R). Tatsächlich war es das Flaggschiff des 3. Leichten Kreuzergeschwaders, die „Galatea" und „Phaeton", die beide zum Nordflügel der Marschsicherung gehörten (Skizze II). Der deutsche Kommandant, einer der fähigsten unter den Unterseebootführern, beschloß, zwei Bugschüsse auf den ersten und einen Heckschuß auf den zweiten zu feuern. Fast hatte es den Anschein, als sollten die Operationen mit einem glänzenden deutschen Erfolge eingeleitet werden; aber unglücklicherweise klemmte unmittelbar nach dem ersten Schuß um 3.50 Uhr das Sehrohr des Unterseebootes. Es ist eine merkwürdige Tatsache, daß während der ganzen Skagerrakaktion kein einziger deutscher Unterseebootkommandant dem Mißgeschick entging, gerade beim Abschießen eines Torpedos von irgendeiner Störung betroffen zu werden. Der erste Torpedo durchbrach die

Oberfläche bei der Annäherung an das Ziel. Es glückte der schnell manövrierenden „Galatea", beiden Torpedos auszuweichen. Einer passierte vor, der andere hinter dem Schiff. „U 32" konnte den Heckschuß nicht mehr feuern und mußte auf 20 Meter Tiefe gehen, um nicht gerammt zu werden. Um 3.55 Uhr meldete „Galatea" durch Scheinwerfersignal an „Lion": „Bin soeben von einem Unterseeboot beschossen worden." Beatty ließ sofort durch Flaggensignal eine gleichzeitige Wendung um 22° nach Steuerbord auf ungefähr Kurs 130° machen.

Bald darauf, um 4.10 Uhr, ging „U 32" wieder auf 10 Meter Tiefe und hielt Umschau. Weit entfernt im Süden waren zwei von Zerstörern umgebene Schlachtkreuzer in Sicht, „das zweite Schlachtkreuzergeschwader und sechs Zerstörer der 9. und 10. Flottille". Frhr. v. Spiegel schätzte ihren Kurs auf etwa Süd. Die Schätzung war richtig. Ein Angriff war wegen der geringen Unterwassergeschwindigkeit untunlich. Er tauchte daher auf, richtete seinen Funkenmast auf und gab folgende Meldung ab: „Zwei Linienschiffe, zwei Kreuzer und einige Zerstörer auf südlichem Kurs." Dazu gab er seine geschätzte Position in Quadrat 099 nach der geheimen deutschen Quadratkarte.

Beattys Kursänderung war der Anlaß zu einer irreführenden Meldung geworden. Das gibt uns Gelegenheit, nachstehende Erwägung anzustellen. Angenommen, „U 32" hätte die „Galatea" nicht angegriffen, dann würde sein Kommandant wahrscheinlich 10 britische Großkampfschiffe auf östlichem Kurse gesichtet haben. Diese Nachricht wäre hochinteressant und wichtig für Scheer gewesen. Freilich konnte Spiegel nicht ahnen, daß hinter den Kreuzern Großkampfschiffe folgten, er war also berechtigt, die beiden Kreuzer anzugreifen und zu vernichten; denn das alte Sprichwort vom „Spatz in der Hand" gilt auch im Unterseebootskrieg. Hätte er geahnt, daß die ganze Schlachtkreuzerflotte in der Nähe war, so wäre es vielleicht möglich gewesen, die Leichten Kreuzer zu unterlaufen und auf Großkampfschiffe zum Angriff zu kommen. Pech war, daß Spiegel nicht auch die nächsten Kreuzer der Marschsicherung sichtete, die nur 5 Seemeilen von „Galatea" standen. Das Sichten mehrerer Kreuzer hätte ihn wahrscheinlich darauf gebracht, daß hinter einer Marschsicherung „Großwild" zum Abschuß bereit stand.

„U 66" erhielt erst am 31. Mai 1.00 Uhr nachts die Mitteilung aus Brügge. Kapitänleutnant v. Bothmer sah sich vor eine interessante

Entscheidung gestellt. Im Glauben, die Sunderland-Offensive hätte begonnen, mußte er es für unwahrscheinlich halten, daß die Schlachtkreuzerflotte aus Rosyth nach Nordosten auslaufen werde, d.h. durch den Sektor, aus dem er vertrieben war. Er hielt aber für wahrscheinlich, daß die Schlachtflotte aus Scapa Kurs auf Horns Riff nehmen würde, um der Hochseeflotte den Rückweg zu verlegen. Er beschloß daher, sich auf diesem Wege etwa 60 Seemeilen östlich von Kinnaird Head aufzustellen. Tatsächlich stand er gut 15 Seemeilen weiter nördlich und zwar genau auf dem Wege des 2. Linienschiffgeschwaders von Cromarty nach dem Sammelpunkt mit Jellicoe. Jerram hatte seinen Kurs auf 79° geändert in Richtung auf den von ihm anzusteuernden Punkt. Wie gesagt, marschierten seine Linienschiffe in zwei parallelen Kolonnen von je 4 Schiffen mit 1000 Meter bzw. sechs Kabellängen Kolonnenabstand. Seit 2.45 Uhr wurden Zickzack-Kurse bei 18 Seemeilen über den Grund gefahren (Plan 17—W). Die Linienschiffe waren durch Teile der 2. Flottille, d.h. durch Flottillenführerschiff „Kempenfelt" und 9 Zerstörer gegen Unterseebootangriffe geschützt. Eine Meile voraus fuhr der attachierte Leichte Kreuzer „Boadicea". Zehn Seemeilen vor den Linienschiffen fuhren seit 3.15 Uhr die vier Panzerkreuzer des 1. Kreuzergeschwaders, auf 5 Seemeilen auseinandergezogen, gemäß den Vorschriften für Kreuzer. Ihre Reihenfolge von Norden nach Süden war „Warrior", „Defence", „Duke of Edinburgh" und „Black Prince". Der Zerstörer „Moon" ergänzte von 2.20 bis 3.18 Uhr Brennstoff in Aberdeen — eine ausgezeichnete Leistung des englischen Verwaltungsdienstes — und begab sich von dort nach dem 2-Uhr-Nachmittag-Rendezvousplatz (Plan 17—H und 17—Q).

Um 5.00 Uhr sah der Kommandant von „U 66", Kapitänleutnant v. Bothmer, aus dem Dunst einen großen Kreuzer direkt auf sich zukommen (Plan 17—V). Wahrscheinlich war es „Duke of Edinburgh", die 10 Seemeilen vor den Linienschiffsdivisionen stand. v. Bothmer tauchte und lief zum Bugangriff an. Bedauerlicherweise drehte der unbekannte Kreuzer bei dem Zickzacksteuern ab und kam außer Torpedoschußweite. Darauf kam ein kleiner Kreuzer in Sicht, vermutlich die „Boadicea". Als der deutsche Kommandant zum Angriff auf sie zu hielt, sichtete er plötzlich eine von Zerstörern umgebene Linie von 8 Großkampfschiffen. Wie vom Himmel gesandt, war der Moment da, den jeder Unterseebootskommandant heiß ersehnt. Als „U 66"

gerade auf etwa 250 Meter seine Torpedoschüsse abgeben wollte, wurde es von einem Zerstörer gezwungen, tief zu tauchen. Als v. Bothmer wieder hoch kam und Umschau halten konnte, waren die Linienschiffe außer Schußweite und die Gelegenheit verpaßt.

„U 66" tauchte auf, sobald der Feind aus Sicht war und gab folgende Meldung ab: „8 feindliche Großkampfschiffe, kleine Kreuzer und Zerstörer mit nördlichem Kurs in 132' III." Der Standort von „U 66" war tatsächlich 15 Seemeilen südlicher als der von ihm gemeldete, ein Irrtum von geringer Bedeutung. Die sonst nicht zu beanstandende Meldung von „U 66" war irreführend hinsichtlich des gemeldeten nördlichen Kurses der feindlichen Streitkräfte. Einmal war die Kursmeldung sehr allgemein gehalten. Ein Unterseeboot hätte nach einer so lange andauernden Fühlung mit dem Feinde dessen Kurs genauer feststellen müssen. Anscheinend hat „U 66" das zweite Linienschiffsgeschwader während eines Zickzackkurses gesichtet, der zwei Strich nach Backbord (22½°) von dem Generalkurs ab lag, den das Loggbuch zur Zeit der Begegnung um 5.40 Uhr angibt. Der Generalkurs war damals 76°, der gesteuerte Kurs würde also 54° gewesen sein. Letzteren bezeichnete v. Bothmer offenbar als nördlichen Kurs. Ein Unterseeboot sollte anstreben, den Kurs des Feindes auf 10° genau zu schätzen und sich nicht durch Zickzackkurse oder andere vorübergehend zwecks Ausweichens gesteuerte Kurse täuschen lassen. Es sei daran erinnert, daß die deutschen Unterseeboote zum ersten Mal mit der Flotte zusammen operierten.

Um 2.00 Uhr nachts detachierte Tyrwhitt 8 Zerstörer für das dritte Linienschiffsgeschwader nach dem Swin, zu seiner Verfügung behielt er noch 5 Leichte Kreuzer und 15 Zerstörer. Bei Tagesanbruch klärten die an der Küste stationierten Flugzeuggeschwader weit hin in See auf, ohne etwas zu sichten. Tyrwhitt, mit Recht ungeduldig geworden, sandte die bezeichnende Depesche an die Admiralität: „Bis jetzt sind noch keine Befehle für die Harwich-Streitkräfte eingetroffen." Für einen Untergebenen gibt es viele Wege, den Vorgesetzten darauf zu stoßen, daß nicht alles in Ordnung ist, ohne dabei die Grenzen der Disziplin und der Höflichkeit zu verletzen. Einer der bequemsten ist, zu unterstellen, daß ein Fehler des Übermittelungsdienstes vorliegt, oder daß jemand vergessen haben könnte, Befehle weiterzugeben. Tyrwhitt hatte diesen Weg gewählt. Die Admiralität, klug genug, zwischen den Zeilen zu lesen, schickte die schroffe Antwort:

„Ihre Befehle lauten dahin, mit Einstundenbereitschaft im Hafen zu bleiben." Offensichtlich hoffte man Tyrwhitts Begierde, zur Hilfeleistung für die Grand Fleet in See zu gehen, dadurch zu zügeln. Wir haben ja bereits zur Genüge auf die unsachliche Verwendung der Harwich-Streitkräfte durch die Admiralität hingewiesen.

Inzwischen waren die Scapa-Streitkräfte um 5.00 Uhr früh auf Kurs 116° gegangen, der auf den 2-Uhr-Nachmittag-Rendezvousplatz führte. Die vier Linienschiffsdivisionen marschierten nunmehr mit 1400 Meter Abstand. (8 Kabellängen.) Die Zerstörer hatten seit 4.01 Uhr einen Unterseebootsschirm um die Linienschiffe herum gebildet. Drei Meilen vor den Linienschiffsdivisionen fuhren die fünf Schiffe des 4. Leichten Kreuzergeschwaders in Dwarslinie in der Reihenfolge von links nach rechts: „Calliope", „Constance", „Comus", „Royalist", „Caroline". Zwei Meilen weiter vorlich stand der Leichte Kreuzer „Active" in der Position, die sonst das 5. Linienschiffsgeschwader einzunehmen pflegte. Fünf Meilen vor „Active" marschierte die Aufklärungslinie der Panzerkreuzer bestehend aus „Minotaur", „Shannon" und „Cochrane". Das vierte Schiff, die „Hampshire", versah zwischen „Minotour" und „Active" den Dienst als Verbindungsschiff und Signal-Übermittler. Jeder Panzerkreuzer verfügte über einen Zerstörer als Unterseebootsschutz, „Hampshire" über „Midge", „Minotaur" über „Owl", „Shannon" über „Hardy" und „Cochrane" über „Mischief". Fünf Meilen vor den Panzerkreuzern stand der kleine Kreuzer „Chester" und in derselben Entfernung vor ihm das 3. Schlachtkreuzergeschwader. Der kleine Kreuzer „Canterbury" marschierte etwas vor den Schlachtkreuzern. Die Formation der Scapa-Streitkräfte war ähnlich der Formation, welche die Grand Fleet auf dem 2-Uhr-Rendezvousplatz einnehmen sollte, abgesehen davon, daß die Cromarty-Streitkräfte noch nicht zur Stelle waren. (Skizze IV).

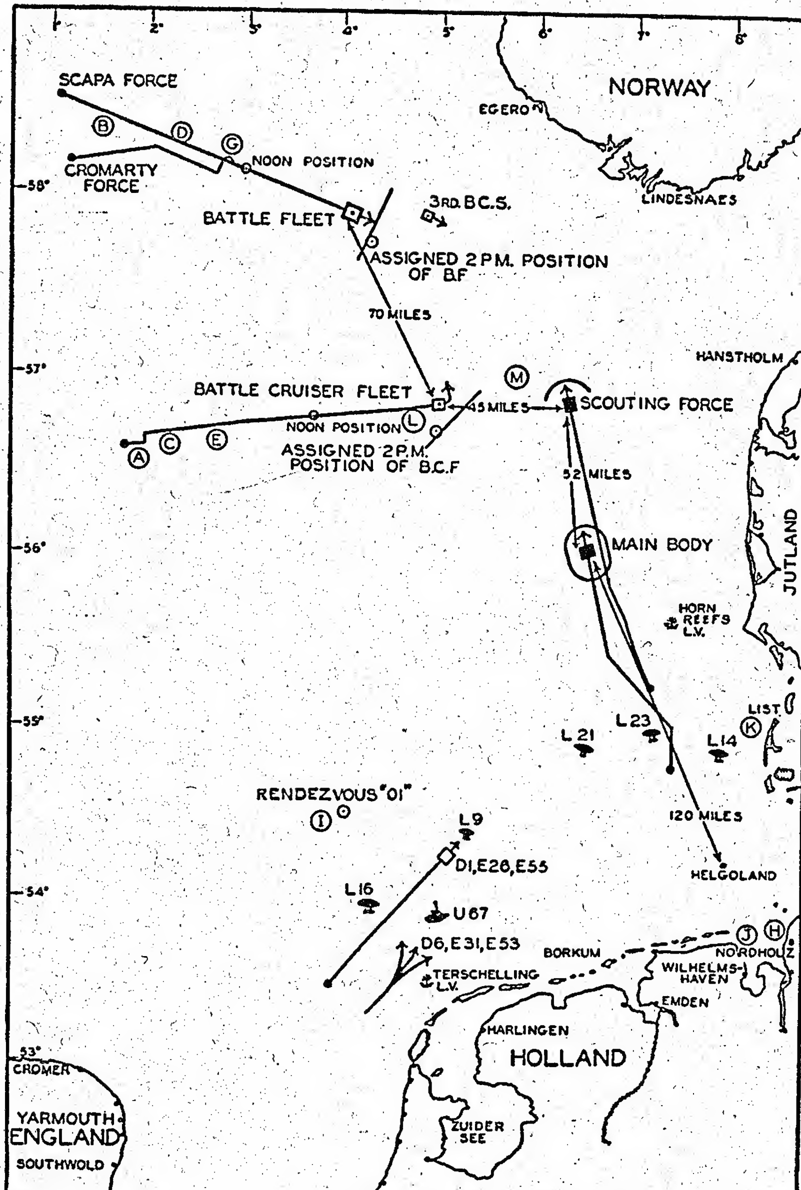
Die einzelnen Kreuzergeschwader sollten unter sich Verbindung auf Sichtweite aufrechterhalten und sich nach dem Flottenflaggschiff „Iron Duke" mit Hilfe von Verbindungsschiffen ausrichten. Bei der geringen Sichtigkeit machte das Innehalten der Position große Schwierigkeiten. Die Signallisten enthalten eine große Anzahl von Anfragen, ob dieses oder jenes Schiff noch in Sicht sei, wie es peile, und wie groß sein Abstand sei. Besonders das 3. Schlachtkreuzergeschwader scheint ganz außer Signalverbindung mit dem Flottenflaggschiff gekommen zu sein, da es seinen Abstand von letzterem be-

trächtlich über die zwanzig ihm vorgeschriebenen Meilen hinaus erweitert hatte. Um 7.50 Uhr vormittags scheint der Abstand etwa 30 Meilen betragen zu haben, denn Chester meldete, daß die Entfernung zwischen „Invincible" und „Minotaur" 18 Seemeilen betrüge. Da die Aufklärungslinie der Panzerkreuzer sich von der Flottenachse nordwärts verschoben hatte, scheint es, als ob die Schlachtkreuzer ebenfalls zu weit nördlich gestanden hätten. Am frühen Morgen meldete der Flugzeugträger „Campania" Maschinenhavarie, er wurde um 4.37 Uhr nach Scapa detachiert (Plan 17—U).

Während die Briten auf dem Marsch nach ihrem Rendezvousplatz waren, hatte die Hochseeflotte den von Minen gesäuberten Kanal westlich Helgoland ohne Unfall passiert. Als das Gros sich um 2.30 Uhr nachts in Marsch setzte, hatten die Aufklärungsstreitkräfte mit 16 Seemeilen Fahrt 24 Seemeilen Abstand gewonnen. Bei 14 Seemeilen Fahrt des Gros vergrößerte sich der Abstand stündlich um zwei Meilen. Um 4 Uhr stieß das zweite Geschwader zum Gros (Plan 17—T). Eine Stunde später peilte letzteres Helgoland Steuerbord querab.

Um 5.37 Uhr traf die Meldung von „U 32" über die „Arcona" und die III. Einfahrt auf „Friedrich dem Großen" ein. Etwa eine Stunde später, um 6.40 Uhr, kam eine zweite von Neumünster: „Zwei große Kriegsschiffe oder Gruppen mit Zerstörern sind aus Scapa Flow ausgelaufen." Nur acht Minuten später kam die Meldung von „U 66". Scheer besaß nun ziemlich genaue Informationen über die drei Verbände der Grand Fleet. Was ihm zu denken gab, war, daß die Cromarty-Streitkräfte nördlichen und die Rosyth-Streitkräfte südlichen Kurs steuerten. Dieses Rätsel zu lösen und damit die wahren Absichten der Briten zu erraten, gelang ihm nicht. Immerhin bestärkten ihn die Nachrichten in dem Glauben, auf einen unterlegenen britischen Flottenteil zu stoßen. Er sah daher keine Veranlassung, seine Dispositionen und Pläne zu ändern.

Um 7.50 Uhr vormittags formierte die II. Aufklärungsgruppe mit der II. und VI. Flottille die Marschsicherung für die Schlachtkreuzer, und zwar in dem Sektor von Nordwest bis Nordost mit einem Abstand von 8 Seemeilen (Plan 17—W und Skizze VI). Die fünf Leichten Kreuzer hatten je 3 bis 5 Zerstörer zu ihrer Verfügung. Offenbar hatte Hipper um diese Zeit, nach Passieren des minenfreien Kanals, die hohe See gewonnen. Da keine feindlichen Unterseeboote an der



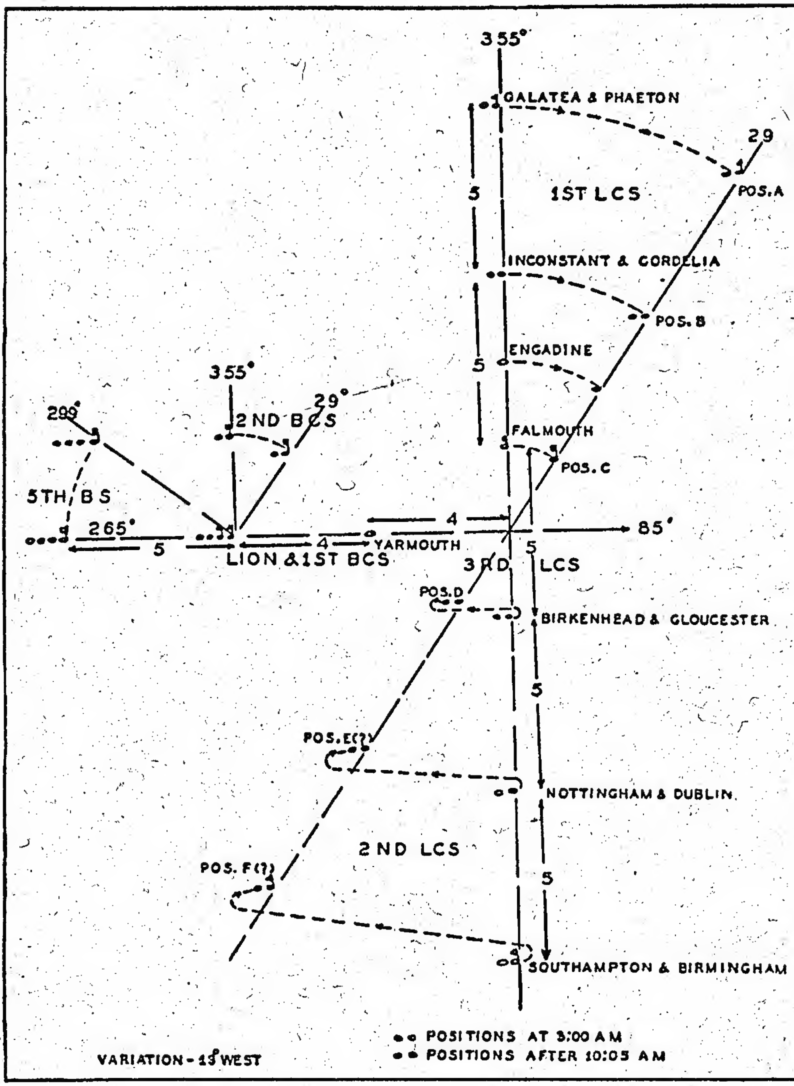
Plan 18: Die Flotten kommen sich näher; 8 Uhr vormittags bis 2,15 Uhr nachmittags am 31. Mai. Positionen der Unterseeboote nur angenähert.

dänischen Küste standen, wurde der deutsche Vormarsch nicht entdeckt. Beide Flotten marschierten jetzt auf das Gebiet der Kleinen Fischer-Bank zu, das die Vorsehung für das historische Ereignis ihres Zusammenstoßes ausersehen hatte.

Die einzelnen Abteilungen der britischen Unterseeboote hatten ebenfalls die hohe See erreicht. „D 1", „E 26" und „E 55" passierten auf ihrem Marsch nach Vyl-Feuerschiff das Aufklärungsgebiet von „U 67" bei Terschelling (Plan 17—Z). „D 6", „E 31" und „E 53" hatten annähernd ihre Stationen bei Terschelling erreicht (Plan 17—a). Zwei Boote der elften Flottille näherten sich ihren Stationen östlich der Doggerbank, wenn Corbett in diesem Punkt richtig berichtet hat (Plan 17—b).

Mit dem Steigen der Sonne und je weiter die Flotten in die Nordsee eindrangen, um so mehr besserte sich die Sichtigkeit. Um 8.17 Uhr vormittags heißte der in 5 Seemeilen Entfernung direkt vor „Lion" stehende Leichte Kreuzer „Yarmouth" eine grüne Flagge, das verabredete Signal für Unterseeboot in Sicht an Steuerbord (Plan 18—A). Fünf Minuten später ließ Beatty eine gleichzeitige Wendung um 8 Strich nach Backbord ausführen, um dem Unterseeboot aus dem Wege zu gehen. Da nichts weiter passierte, wurde bald wieder der alte Kurs gesteuert. Anscheinend lag, wie so häufig, falscher Alarm vor. Um 9.08 Uhr wollte der zum Unterseebootsschirm des ersten Schlachtkreuzergeschwaders gehörige Zerstörer „Turbulent" ein zweites Unterseeboot gesichtet haben (Plan 18—C). Die falschen Unterseebootsgefahr-Meldungen hörten den ganzen Tag über nicht auf und verursachten bisweilen unangenehme Störungen. Anscheinend verfuhren die Briten nach dem Grundsatz, lieber zehn falsche Meldungen zu machen, als eine richtige zu unterlassen.

Um 8.20 Uhr machte das 3. Schlachtkreuzergeschwader für zehn Minuten kehrt, weil es etwa 10 Seemeilen zu weit vorlich stand. Nachdem der alte Kurs wieder aufgenommen war, betrug der Abstand von „Iron Duke" 23 Seemeilen. Das schlechte Positionhalten des Geschwaders erklärt sich wohl dadurch, daß es der Schlachtflotte nur vorübergehend zugeteilt war. Um 8.20 Uhr sichtete „Warrior", der am weitesten nördlich stehende Kreuzer der Marschsicherung der Cromarty-Streitkräfte, die Scapa-Streitkräfte in 336° (Plan 18—B). Um 9.17 Uhr sammelten das 1. und 2. Kreuzergeschwader auf das Flottenflaggschiff und gingen 10 Seemeilen vor ihm allmäh-



Skizze II: Änderung der Marschrichtung der Schlachtkreuzerflotte um 10,05 Uhr vormittags am 31. Mai 1916.

lich auf Position in der Marschsicherung (Plan 18—D). Um 11.22 Uhr führte Jerram das 2. Linienschiffgeschwader auf seine Position an Backbord des 4. Linienschiffgeschwader (Plan 18—G). Er erhielt von Jellicoe durch Signal das Lob „Manöver ist gut ausgeführt". Um Mittag gab das Flottenflaggschiff, die Bestecke alle Schiffe mitteilnd, seine Position als 58° 07 N und 3° 0,15 O bekannt. Um dieselbe Zeit stand „Lion" in 164° 85 Seemeilen ab. Seine Position war 56°. 46′ N und 3° 36,5 O. Das 3. Schlachtkreuzergeschwader stand in 58° 06′ N und 3° 53′ O. Die „Invincible" peilte von der „Iron Duke" etwa 90° bei einer Entfernung von 27½ Seemeilen. Das stimmt beinahe überein mit dem um 12.05 Uhr gemeldeten Abstand zwischen „Chester" und „Iron Duke" von 23,5 Seemeilen. Der Umstand, daß das 3. Schlachtkreuzergeschwader sich erheblich nach Backbord aus der Flottenachse herausgeschoben und seinen Abstand vergrößert hatte, war nicht von Bedeutung. Vielleicht kam es daher, daß die Fahrt der Flotte ermäßigt wurde, um Kreuzern und Zerstörern Zeit zu lassen, die zahlreichen in Sicht kommenden neutralen Handelsschiffe zu untersuchen. Das war notwendig, um Agenten in deutschem Solde, die sich möglicherweise auf den Schiffen befanden, zu verhindern, die Anwesenheit der britischen Streitkräfte durch Funkspruch zu verraten. Das konnte natürlich auch durch harmlos erscheinende Funksprüche geschehen. Um Mittag betrug die Fahrt der Schlachtflotte über den Grund nur 14 Seemeilen.

Um 10.05 Uhr änderte Beatty seine Formation entsprechend der von Südosten (Skizze II) erwarteten Annäherung des Feindes, indem er die Peilungslinie der kleinen Kreuzer seiner Marschsicherung von 355° auf 29° schiften ließ. Die Mitte seiner Marschsicherung peilte von da ab 119° von „Lion" (Plan 18—E). Gleichzeitig befahl er dem 2. Schlachtkreuzergeschwader in Peilung 29° von „Lion" zu gehen, während das 5. Linienschiffgeschwader 299° peilte.

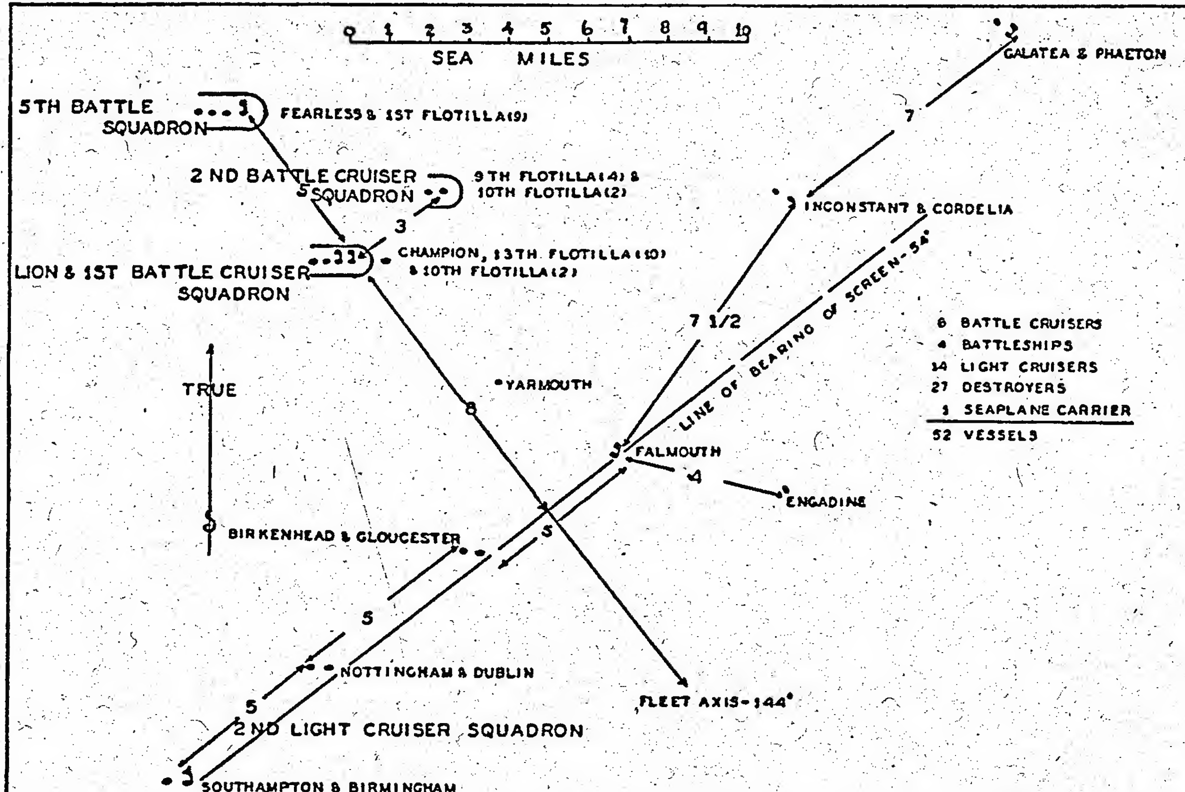
Inzwischen hatte sich die Situation an der englischen Südküste endgültig geklärt. Der Admiral der Ostküste in Grimsby und der älteste Seeoffizier in Lowestoft erhielten um 8.05 Uhr Befehl, ihre Küstenbewachungsstreitkräfte bis 30 Seemeilen ab von der Küste vorzuschieben. Der Kommandant im Nore meldete um 8.43 Uhr, daß die Flugzeuge von Felixstowe, Insel Grain und West-Gate nichts zu vermelden hätten. Der älteste Seeoffizier in Harwich unterstrich um 10.12 Uhr die Tatsache, daß vier Flugzeuge von Felix-

stowe bis zu 60 Seemeilen von der Küste ab aufgeklärt hätten. Der Chef der Harwich-Unterseebootsflottille meldete um 9.43 Uhr, daß vier seiner Unterseeboote, vermutlich von Terschelling, zurückgekehrt seien und nichts von Belang zu berichten hätten (Plan — X). Offenbar waren es die Boote, die von „D 6", „E 31" und „E 53" abgelöst werden sollten. Daß letztere auf ihrer Station angekommen waren, beweist eine von „U 67" um 10.50 Uhr abgegebene Meldung über die Begegnung mit zwei feindlichen Unterseebooten. Trotzdem und obwohl nun Klarheit darüber bestand, daß ein Angriff auf die Südküste vor dem nächsten Morgen ausgeschlossen war, bekamen die Harwich-Streitkräfte noch immer keinen Befehl zum Auslaufen. Wenn ein Angriff auf die Küste um diese Zeit gemacht wäre, so hätte die Grand Fleet den Deutschen den Rückweg verlegen können. Zur Erleichterung ihres Manövers wäre es sehr erwünscht gewesen, den Vormarsch der Deutschen auf Yarmouth möglichst frühzeitig festzustellen. Das wäre durch nichts besser zu erreichen gewesen, als durch Aufstellung der Harwich-Streitkräfte bei Terschelling, die dort schon am frühen Abend Fühlung am Feinde nehmen konnten.

Um 10.20 Uhr befahl die Admiralität der Blyth-Flottille, einen Zerstörer und vier Unterseeboote nach einem Rendezvousplatz „D 1" in 54° 30′ N und 4° 00 O zu schicken, die Boote sollten dort 24 Stunden warten (Plan 18—i). Um Mittag gingen der Zerstörer „Talisman" und die Unterseeboote „G 2", „G 3", „G 4" und „G 5" in See zur Ausführung des Befehls.

Das Gros der deutschen Hochseeflotte hatte inzwischen auch den minenfreien Kanal hinter sich gelassen und die hohe See gewonnen. Horns Riff-Feuerschiff wurde in einem Abstand von 35 Seemeilen passiert. Eine Kondensator-Leckage zwang „V 186" zur Umkehr, was die Anzahl der deutschen Zerstörer auf 61 verringerte.

Das Wetter hatte sich etwas gebessert, die Luftschiffe erhielten Befehl, zur Aufklärung aufzusteigen. Um 11.25 Uhr stieg „L 9" aus Nordholz auf (Plan 18—H). Im Verlauf einer Stunde folgten „L 16", „L 21", „L 23" und „L 14". Bemerkenswert ist, daß zwei der zur Aufklärung bestimmten Luftschiffe ihre Hallen wegen Querwindes nicht verlassen konnten. An ihrer Stelle stiegen „L 21" und „L 23" aus den drehbaren Hallen in Nordholz auf. Diese kostspielige Einrichtung bewies jetzt ihre Brauchbarkeit. Drehbare Hallen sind heute durch Ankermasten und bessere Vorrichtung zum Herausbringen der



Skizze III: Die Schlachtkreuzerflotte um 2,15 Uhr nachmittags am 31. Mai 1916.

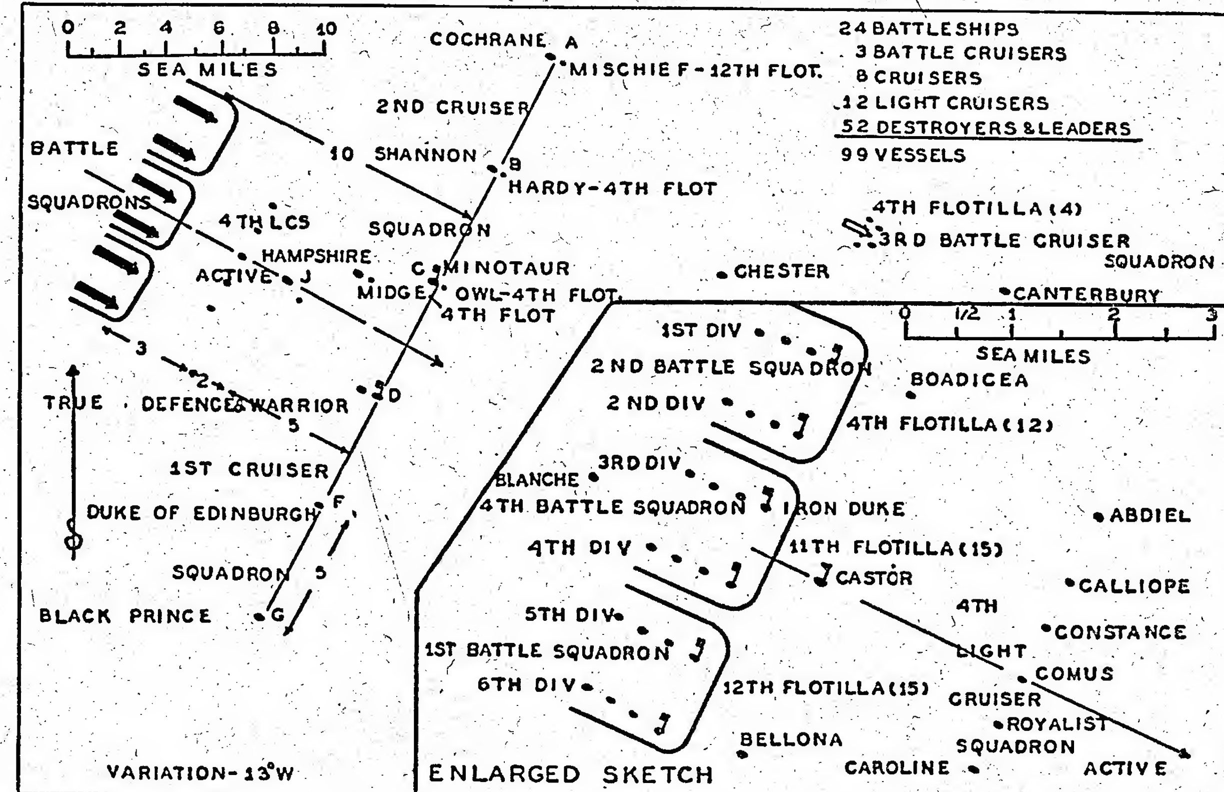
Luftschiffe aus den Hallen ersetzt. Gleichwohl wird es unter gewissen Bedingungen für die Luftschiffe immer unmöglich bleiben, aufzusteigen. Die fünf Luftschiffe sollten bis zu vorher bestimmten Punkten vormarschieren, dann nach links schwenken, die einzelnen Punkte hintereinander passieren und so die Westflanke der Hochseeflotte decken. Der für „L 23" bestimmte Punkt lag an der norwegischen Küste, der Kurs dorthin mußte das Luftschiff über beide Flotten führen.

Mit den Luftschiffen allein hatte es aber nicht sein Bewenden. Die Flugstation List entsandte das Flugzeug „559". Letzteres kehrte schon nach einer Stunde wegen der sehr niedrig stehenden Wolken zurück. Die Luftschiffe meldeten Sichtweiten von ½—4 Seemeilen, nur „L 21" schätzte um 2.00 Uhr nachmittags 60 Seemeilen Nordwest von Helgoland die Höhe der Wolkendecke auf etwa 300 Meter und die Sichtweite auf 6 Seemeilen. Die Luftschiffe waren unter diesen Bedingungen äußerst gefährdet. Sie konnten von Schiffen eher gesehen werden, als sie ihrerseits die Schiffe sichteten. Daher lag ihre Vernichtung bei jeder Begegnung mit dem Feinde im Bereiche der Wahrscheinlichkeit. Die Briten fingen vermutlich die zahlreichen Funksprüche der Luftschiffe auf und mögen daraus geschlossen haben, daß letztere zur Deckung einer Flottenoffensive bestimmt waren. Ein Beweis dafür ist jedoch nicht erbracht.

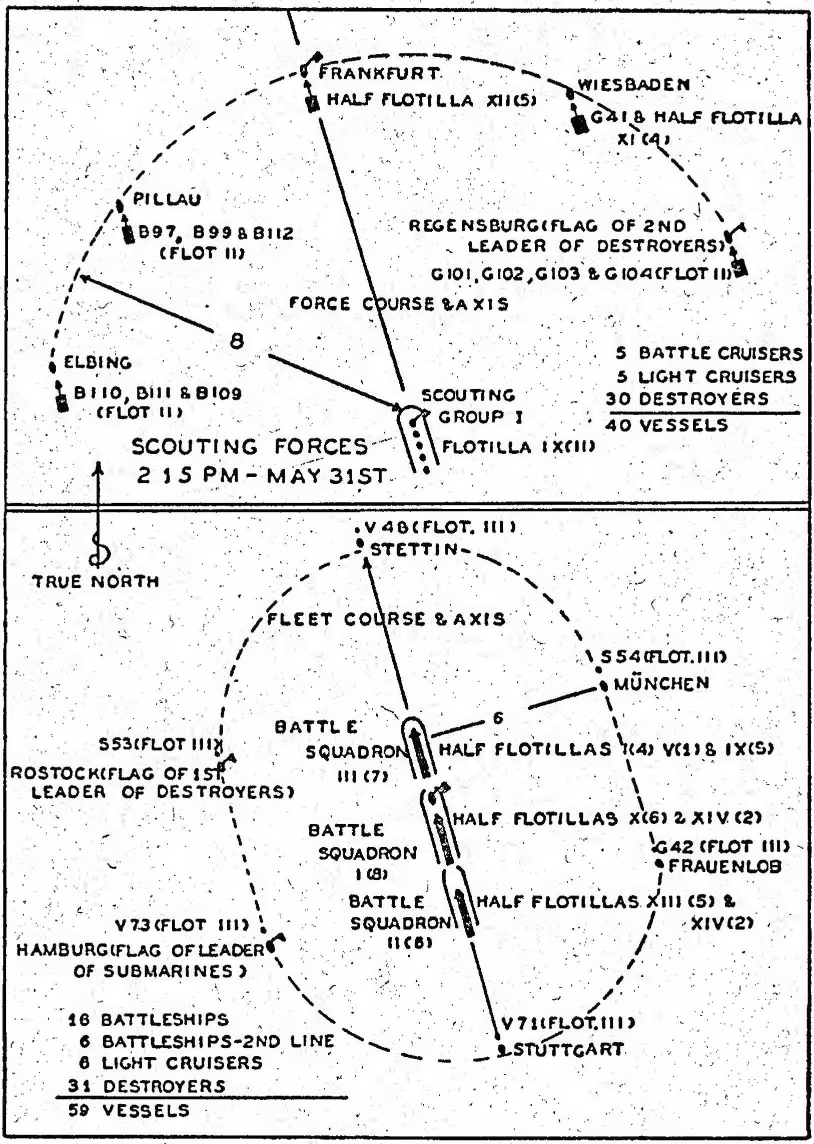
Nach Corbett haben die Funkpeilstationen die Station, die die Adresse des deutschen Flottenchefs benutzte, um Mittag durch Peilung festgestellt. Wie wir wissen, war es die Funkstation auf der III. Einfahrt. (Plan 18—J). Corbett behauptet, die Admiralität hätte Jellicoe die Position dieser Station übermittelt. In der Liste der Funksprüche ist aber ein solches Telegramm nicht zu finden. Gleichwohl hat es den Anschein, als ob die Briten fest davon überzeugt waren, die Hochseeflotte läge noch im Hafen, und das überstürzte Auslaufen der Grand Fleet werde wiederum zu einem Schlag ins Wasser werden.

Um 2.15 Uhr nachmittags stand Jellicoe in 57° 54′ Nord und 3° 58′ Ost, also noch 15 Seemeilen von dem 2.00 Uhr Nachmittag-Rendezvousplatz entfernt, das war jedoch von keiner Bedeutung. Um diese Zeit schloß sich der Zerstörer „Moon", mit 20 Seemeilen Fahrt von Aberdeen kommend, der Flotte an.

Nachdem bis 1.30 Uhr der Feind nicht gesichtet war, schickte Beatty sich an, seinem Befehl nachzukommen und Kurs auf Jellicoe und den



Skizze IV und V: Die britische Schlachtflotte mit den zugehörigen Kreuzern um 2,15 Uhr nachmittags am 31. Mai.



Skizze VI: Das deutsche Gros um 2,15 Uhr nachmittags am 31. Mai.

2-Uhr-Rendezvousplatz zu nehmen. Er schiftete die Achse seiner Formation nach rechts (Plan 18—L). Der Mittelpunkt seiner Marschsicherung sollte von „Lion" 144° peilen, die Linienpeilung der aufklärenden Kreuzer sollte 54° sein. Nach Ausführung dieses Manövers sollte das zweite Schlachtkreuzergeschwader von „Lion" 54° peilen und 3 Seemeilen entfernt stehen, das 5. Linienschiffgeschwader 90° an Backbord bzw. 324° im Abstande von 5 Seemeilen. Die so angeordnete Marschformation war um 2.15 Uhr annähernd hergestellt (Skizze III). Nur das 1. Leichte Kreuzergeschwader war noch nicht auf Position.

Beatty stand um 2.00 Uhr etwa 10 Seemeilen nördlich von seiner planmäßigen Position. Da seine Kreuzer um diese Zeit den 1.30 Uhr gegebenen Befehl noch nicht ganz durchgeführt hatten und da es ferner Regel ist, einen neuen Befehl, abgesehen von dringenden Fällen, erst zu geben, wenn der vorher erlassene ausgeführt ist, ging Beatty erst um 2.15 Uhr auf Kurs 357° in Richtung auf die Schlachtflotte, um sich ihr auf Sichtweite zu nähern.

Nach Ausführung der Kursänderung befanden sich alle Einheiten der Schlachtkreuzerflotte auf Position mit Ausnahme des 1. Leichten Kreuzergeschwaders. Letzteres hatte guten Grund dafür. Um 2.07 Uhr waren einige verdächtige Schiffe im Osten in Sicht gekommen (Plan 18—M). Das Logbuch der „Galatea" enthält zu dieser Zeit die Worte: „Feindliche Zerstörer in Sicht." Das beweist aber noch nicht, daß zu dieser Zeit die verdächtigen Schiffe mit Sicherheit als feindliche Zerstörer ausgemacht waren; denn das 2.10 Uhr von der „Galatea" an Beatty gemachte Signal lautet: „Schiff mit zwei Schornsteinen hat in OSO (100°) einen Dampfer angehalten. Ich begebe mich dorthin." Das Geschwader Alexander-Sinclairs lief daher in südöstlicher Richtung weiter, um Art und Zugehörigkeit der verdächtigen Schiffe festzustellen.

Beattys Flaggschiff „Lion" stand um 2.15 Uhr in 56° 50′ N und 4° 54′ O. Sein Abstand von „Iron Duke" betrug 69½ Seemeilen in 158° von letzterem. Etwa 45 Seemeilen östlich von „Lion" stand das Flaggschiff der deutschen Aufklärungsstreitkräfte, die „Lützow". Etwa 52 Seemeilen südlich der „Lützow" stand das deutsche Flottenflaggschiff „Friedrich der Große". Die Standorte der genannten Streitkräfte gehen aus Plan 18 hervor. Die Formation der vier Hauptverbände ist in den Skizzen III, IV, V und VI enthalten.

Der deutsche leichte Kreuzer „Elbing" auf der Westseite der Marschsicherung der Aufklärungsstreitkräfte (Skizze VI) sichtete um 2.00 Uhr mittags im Westen den dänischen Frachtdampfer „N. J. Fjord" (Plan 18—M). Der Kommandant der „Elbing", Kapitän z. S. Madlung, entsandte den Korvettenkapitän Adolf Dithmar mit den großen Zerstörern „B 109" und „B 110" zur Untersuchung des Dampfers. Die Zerstörer ließen den Dampfer stoppen, der, als „Galatea" ihn sichtete, Dampf abblies. Das war die Lage um 2.15 Uhr nachmittags. Endlich waren die beiden Flotten in Fühlung gekommen. Langsam hob sich der Vorhang über der Skagerrakschlacht. Das größte Drama des modernen Seekrieges nahm unaufhaltsam seinen Lauf.

IX.

Die ersten Gefechtsberührungen

2.15 Uhr bis 3.15 Uhr nachmittags

Wir beschreiben in diesem Kapitel die Operationen der englischen Schlachtkreuzerflotte und der deutschen Aufklärungsstreitkräfte während der ersten Stunde, nachdem ihre leichten Streitkräfte gegenseitig Fühlung gewonnen hatten. Plan 19 enthält die Bewegungen der einzelnen Schiffe beider Parteien während der Gesamtperiode. Plan 20 bis einschließlich 23 sind Vergrößerungen von Plan 19 und enthalten die Bewegungen während der einzelnen Viertelstunden. Plan 26 enthält die Bewegungen der gesamten britischen und deutschen Flotten von 2.15 Uhr bis 3.15 Uhr nachmittags, sein Studium erübrigt sich zunächst noch, da er Bewegungen von Jellicoe, Scheer und Hood wiedergibt, die in diesem Kapitel noch nicht behandelt werden. In Plan 19 sind die mit „1" bezeichneten Positionen die tatsächlichen Positionen der britischen Schiffe, die Meldungen über den Feind machten. Die mit „2" bezeichneten sind die Positionen, auf denen die genannten Schiffe zu sein glaubten, als sie die Meldung abgaben. Die Differenz ergibt den Fehler, den das betreffende Schiff bei der Navigierung gemacht hat. Die Deutschen benutzten eine Spezialkarte der Nordsee bei der Abgabe von Standortsmeldungen. Sie war in kleine Quadrate eingeteilt von sechs Minuten Breite und 10—12 Minuten Länge, ein Quadrat von etwa 6 Seemeilen im Geviert. Ihre Bezeichnung bestand aus einer dreistelligen Zahl, der ein griechischer Buchstabe und römische Zahlen angefügt waren. Die Quadrate, die die Deutschen zur Meldung ihrer Berührungen mit dem Feinde anführten, sind mit ihrer Nummernbezeichnung eingetragen. (Plan 19).

Beatty hatte, wie gesagt, um 2.15 Uhr nachmittags das Signal für eine gleichzeitige Wendung seiner Schiffe bis auf Kurs 357° ge-

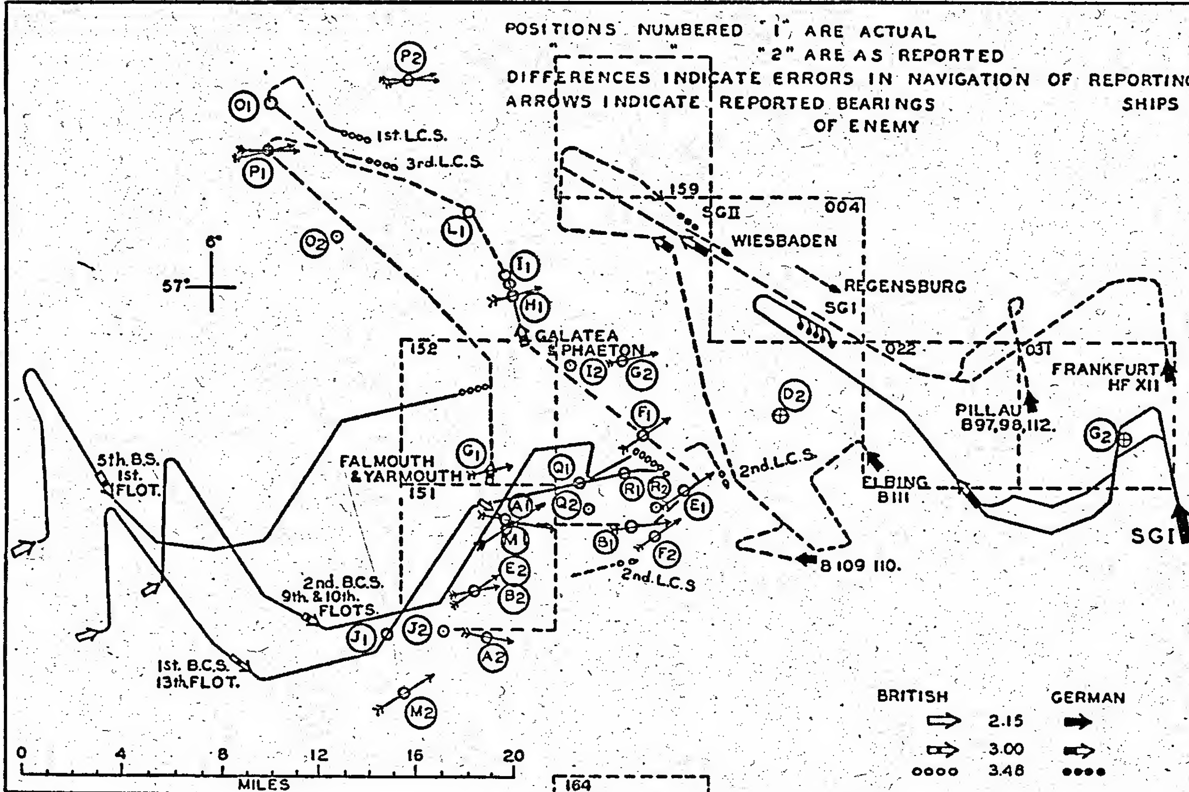
macht. Alle Schiffe kamen dem Befehl nach bis auf das 1. Leichte Kreuzergeschwader, dessen vier Schiffe auf östlichem Kurs blieben, um an die in dieser Richtung gesichteten fremden Schiffe heranzuschließen. „Galatea" heißte um 2.18 Uhr das Flaggensignal „Feind in Sicht". Gleichzeitig gab sie folgenden Funkspruch, der noch alarmierender wirkte. „Dringend. Zwei Kreuzer, wahrscheinlich feindliche, in OSO (100°) in Sicht, Kurs unbekannt. Meine Position ist 56° 48′ N 5° 21′ O." (Plan 19—A und 20—A).

Die von „Galatea" angegebenen Uhrzeiten für die Abgabe von Telegrammen liegen in vier Fällen 2—5 Minuten später als die von „Iron Duke" und anderen Schiffen als Empfangszeit angegebenen Uhrzeiten. Solche Unstimmigkeiten sind in der Aufregung bei Begegnungen mit dem Feinde stets zu erwarten. Die von der weitab stehenden „Iron Duke" angegebenen Uhrzeiten sind wahrscheinlich verläßlicher, als die der am Feinde stehenden „Galatea".

Um 2.20 Uhr sichtete der Flugzeugträger „Engadine" zwei feindliche Kreuzer in Osten (77°), ohne davon Meldung zu machen (Plan 20—C). Bemerkenswert ist, daß beide britischen Schiffe die deutschen Zerstörer für Kreuzer hielten. Der Irrtum lag nahe, da es sich um große Boote von 1500 Tonnen handelte.

Die „Iron Duke" erhielt die Meldung der „Galatea" über den Feind prompt um 2.18 Uhr nachmittags. „Lion" erhielt dasselbe Telegramm um 2.20 Uhr. Beatty brauchte nur die kurze Zeit von fünf Minuten zur Dechiffrierung der Meldung und Festlegung seines Entschlusses, unverzüglich Kurs auf Horns Riff zu nehmen, um dem Feinde den Rückweg zu verlegen. Er heißte um 2.25 Uhr das Flaggensignal für seine Zerstörer: „U-Bootsschirm bilden, sobald der Kurs auf SSO (145°) geändert ist". Kommodore Alexander-Sinclair lief etwa um 2.26 Uhr mit nordöstlichem Kurs auf „B 109" und „B 110" zu. „Galatea" fügte ihrer früheren Meldung hinzu: „Die Kreuzer liegen gestoppt." Gegen 2.28 Uhr eröffneten die britischen Kreuzer das Feuer auf die deutschen Zerstörer (Plan 20—F). Letztere liefen, ohne getroffen zu werden, schnell außer Schußweite. Das mit dem Abhören deutscher Funksprüche beauftragte Linienschiff „St. Vincent" meldete gleichzeitig das Abfangen eines mit großer Intensität gegebenen chiffrierten deutschen Funkspruchs.

Um 2.30 Uhr machte „Galatea" die zweite Meldung über den Feind: „Ein Kreuzer, wahrscheinlich feindlich, in Ost (77°), steuert

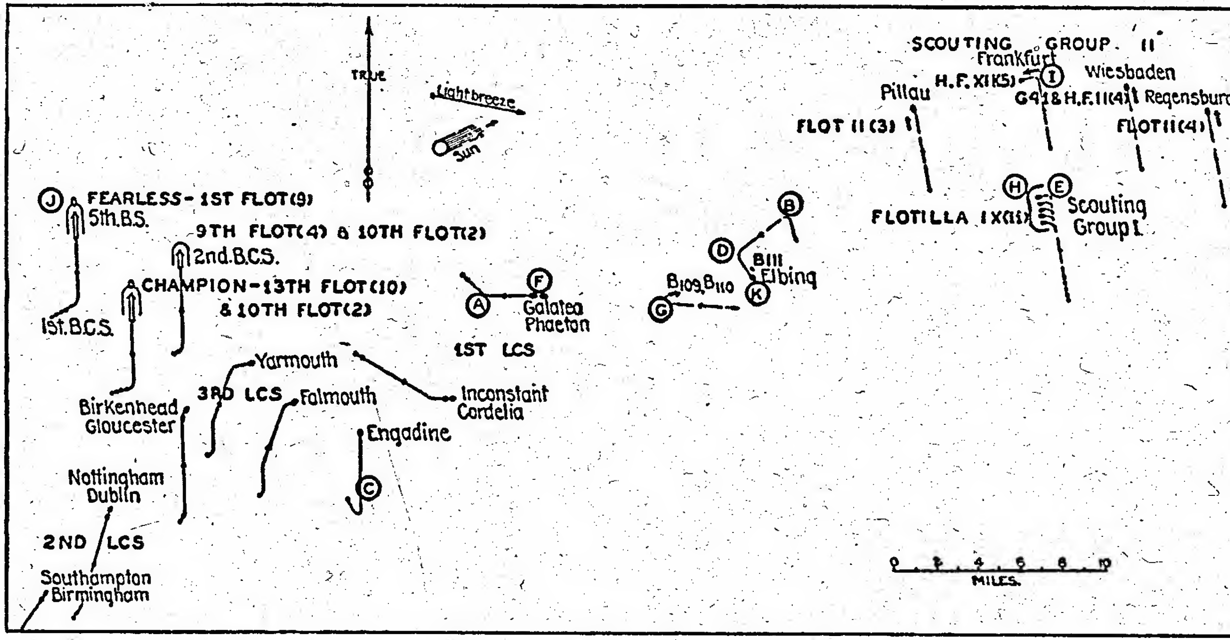


Plan 19: Schlachtkreuzerflotte und Aufklärungs-Streitkräfte 2,15 Uhr bis 3,48 Uhr nachmittags.

Bemerkungen: Mit „1" bezeichnete Positionen sind die tatsächlichen, mit „2" bezeichnete die in den Berichten angegebenen. Die Unterschiede geben die Fehler in der Navigation der berichtenden Schiffe an. Die Pfeile geben die Peilungen des Feindes an, wie sie von den Schiffen berichtet sind.

SSO (145°)." „Galatea" war um diese Zeit in Position Plan 19—B. Sie stellte nachträglich fest, daß die beiden zuerst gesichteten Schiffe Zerstörer seien. „Inconstant" und „Cordelia" gingen auf parallelen Kurs zu „Galatea" und „Phaeton", merkwürdigerweise schlossen sie nicht heran. Konteradmiral Napier an Bord der „Falmouth" meldete durch Scheinwerfer an „Lion", daß er sich zu „Galatea" begebe. Alle Kreuzer des 1. und 2. Leichten Kreuzergeschwaders steuerten nun mit nördlichem Kurs nach dem Punkte der Begegnung. Auf „Barham" wurde das Flaggensignal der „Lion" „Kurs SSO" (145°) erst um 2.30 Uhr erkannt (Plan 20—J). Beatty konnte daher seinen Ausführungsbefehl durch Niederholen der Flaggen erst um 2.32 Uhr geben (Plan 21—B). Die Fahrt wurde auf 22 Knoten erhöht. Anstatt das wichtige Kurssignal durch eine Schwenkung nach Steuerbord bis auf 145° schleunigst zu befolgen, machte das 5. Geschwader eine gleichzeitige Wendung nach Backbord um 22° auf Kurs 335° (Plan 21—C). Offensichtlich war die Wendung noch eine der üblichen Zickzackbewegungen. Das Ergebnis war leider, daß die Linienschiffe nun fast in entgegengesetzter Richtung zu den Schlachtkreuzern davonfuhren. Der auf 5 Seemeilen festgesetzte Abstand der beiden Verbände nahm reißend schnell zu.

Nun wollen wir schildern, wie es bei den Deutschen aussah. Wie bekannt, waren „B 109" und „B 110" von der „Elbing" zur Untersuchung des dänischen Dampfers „N. J. Fjord" entsandt worden. Damit noch beschäftigt, meldeten sie durch Scheinwerfersignal an „Elbing" das Sichten von Rauch. Letzterer war auch auf „Elbing" gesichtet worden (Plan 20—B). Sie lief daher mit hoher Fahrt, von dem Zerstörer „B 111" gefolgt, darauf zu. Um 2.25 Uhr meldete „B 109" durch Funkspruch: „Einzelne feindliche Schiffe in Quadrat 164." (Plan 19 und 20—G.) Zwei Minuten später funkte „Elbing": „Feindlicher Panzerkreuzer in West zum Nord" (267°). Sie stand zu dieser Zeit in Position Plan 20 D. Sie hatte den Gegner ebenfalls zunächst in seiner Größe überschätzt, jedoch nur den einen der beiden anwesenden britischen Kreuzer gemeldet. Um 2.23 Uhr sah Kapitän z. S. Madlung, daß Salven in der Nähe der Zerstörer einschlugen. Da er mit seinem Schiff direkt auf den Gegner zu lag, drehte er etwa 90° nach Backbord ab, wobei sich die Entfernung etwas vergrößerte. Offenbar hielt Madlung die „Galatea" noch für einen Panzerkreuzer, vielleicht hat er um die Zeit auch „Phaeton" ausgemacht.

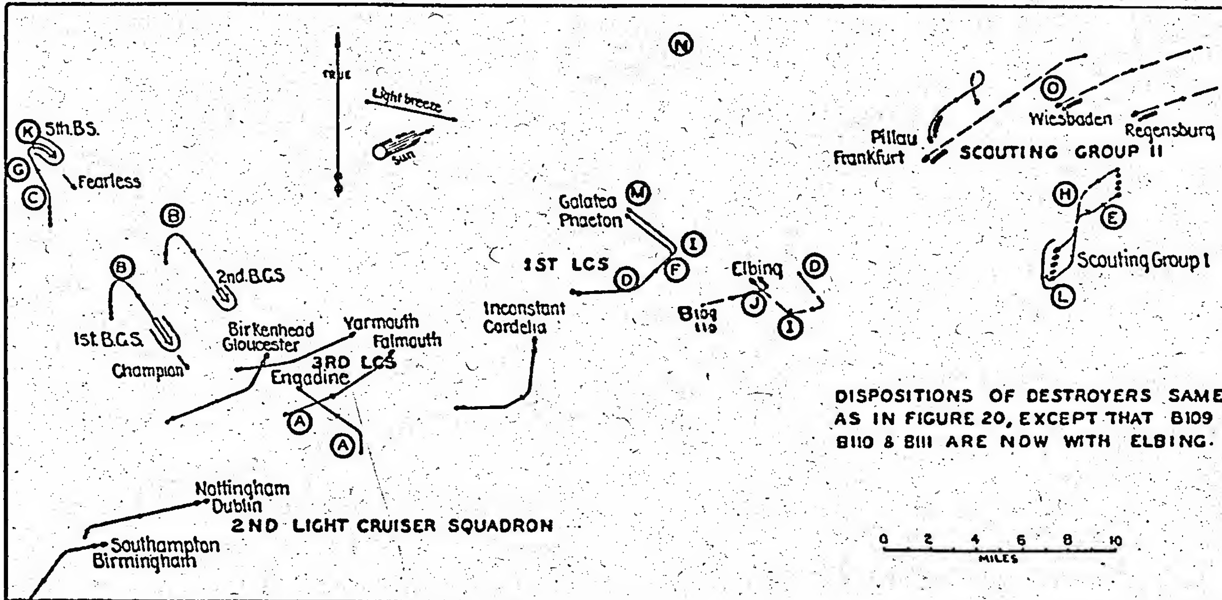


Plan 20: 2,15 Uhr bis 2,30 Uhr nachmittags.

Die Nachrichten der „Elbing" über den Feind übten sofort ihre Wirkung aus. Scheer und Hipper empfingen sie gleichzeitig. Letzterer warf um 2.27 Uhr die erste Aufklärungsgruppe sofort durch gleichzeitige Wendung auf Kurs WSW (234°) herum (Plan 20—E). Dieser Kurs führte ein klein wenig südlich von dem Ort der Begegnung mit dem Feind. Gleichzeitig übermittelte er die Meldung seiner leichten Streitkräfte über den in Quadrat 164 gesichteten Rauch mehrerer feindlicher Schiffe an Scheer. Quadrat 164 lag beträchtlich südlich von dem wahren Standort von „Galatea" und „Phaeton" (Plan 19). Um 2.29 Uhr befahl er durch Flaggensignal Vermehrung der Fahrt auf 18 Seemeilen (Plan 20—H). Seine Marschsicherung aus kleinen Kreuzern und Zerstörern paßte sich den Bewegungen der Schlachtkreuzer ohne Signal sofort an. Das schnelle und gewandte Manövrieren der Aufklärungsstreitkräfte zeigte, daß ein der Lage gewachsener und kurz entschlossener Befehlshaber führte, auf den seine Verbände trefflich eingespielt waren. Im Gegensatz dazu war bei den Briten der Fall eingetreten, daß der stärkste Verband ihrer Schlachtkreuzerflotte in einem entscheidenden Moment falschen Kurs steuerte und sich dadurch von den anderen trennte.

Um 2.30 Uhr machte „Elbing" ein Scheinwerfersignal an „Frankfurt" und „Lützow" (Plan 20—K). Es wurde falsch abgelesen. Man entnahm daraus, „Elbing" hätte 24—26 Linienschiffe in Sicht. Das war der erste Fehler von vielen bei der Nachrichtenübermittlung. In ihrem Zeichen stand fast die ganze Kampfhandlung. Fehler dieser Art werden sich aber bei keiner Operation des Seekriegs ganz ausschalten lassen. Konteradmiral Boedicker auf „Frankfurt" lief mit äußerster Kraft auf den Ort der Begegnung zu. Er befahl „Wiesbaden" und „Regensburg" zu folgen (Plan 20—J). „Pillau" war schon im Begriff, sich anzuschließen. Die Konzentration der II. Aufklärungsgruppe und der zugehörigen zwei Flottillen war damit angebahnt. Hipper änderte mit seinem Flaggschiff Kurs um 45° und signalisierte den anderen Schlachtkreuzern „dem Führer folgen". Das scheinbar komplizierte Manöver hatte den Zweck, Hipper mit seinem Flaggschiff die Führung zu sichern. Er ging dann auf SSW (189°) Kurs. Die beiden deutschen Befehlshaber ließen sich durch die Meldung von überwältigend starken feindlichen Streitkräften nicht einschüchtern und waren entschlossen, die Situation zu klären, was ja auch ihre Aufgabe war.

Die „Galatea", dicht auf gefolgt von „Phaeton", steuerte immer



Plan 21: 2,30 Uhr bis 2,45 Uhr nachmittags am 31. Mai.

Die Verteilung der Zerstörer ist dieselbe wie in Plan 20 dargestellt, nur daß jetzt „B 109" „B 110" und „B 111" bei „Elbing" stehen.

noch nordwestlichen Kurs und geriet um 2.32 Uhr auf etwa 13000 Meter in das genaue und gut zusammenliegende Salvenfeuer der „Elbing". Eine Minute später meldete auch „Elbing" ihrerseits, daß sie beschossen würde (Plan 21—D). Interessant ist, daß „Elbing" vier Geschütze der Breitseite zum Tragen bringen konnte, „Galatea" und „Phaeton" dagegen nur je drei. Die britischen Kreuzer besaßen eine um einen Knoten höhere Geschwindigkeit als das deutsche Schiff.

Hipper vermehrte um 2.32 Uhr seine Fahrt auf 21 Knoten (Plan 21—E). Vier Minuten später ging er auf „Äußerste Kraft" (Plan 21—H). Gleichzeitig gab er seinen Standort im Quadrat 031 Kurs SSW (189°) an Scheer. Um 2.38 Uhr meldete der findige Korvettenkapitän Dithmar auf „B 109" an Kommodore Michelsen auf „Rostock", das britische Erkennungssignal sei „PL" (Plan 21—J). Um 2.43 Uhr drehte die I. Aufklärungsgruppe auf Flaggensignal auf WSW (234°) und ging mit der Fahrt wieder auf 18 Knoten herunter (Plan 21—L).

Während die Salven der deutschen Geschütze in der Nähe der „Galatea" einschlugen, funkte Kommodore Alexander-Sinclair um 2.35 Uhr eine neue wichtige Nachricht: „Habe starke Rauchwolken, wie von einer Flotte herrührend, in Sicht in ONO (54°). Mein Standort ist 56° 50′ N und 5° 19′ O." (Plan 19—E und 21—F.) Der genannte Standort ist in Plan 19 mit E 2 bezeichnet. Tatsächlich stand die „Galatea", wie später festgestellt wurde, in E 1. Nimmt man diesen Punkt und die Peilung von 54° rechtweisend, in der Alexander-Sinclair den starken Rauch sichtete, so ergibt sich, daß er den Rauch der II. Aufklärungsgruppe sah und nicht den der Schlachtkreuzer der I. Aufklärungsgruppe, die zu dieser Zeit etwa 40° peilten. Immerhin erweckte die Meldung die richtige Vorstellung, daß „starke" Streitkräfte in der Nähe seien. Jellicoe befahl sofort nach ihrem Empfang durch Flaggensignal für die Schlachtflotte Vermehrung der Fahrt auf „Äußerste Kraft". Bei dem 5. Linienschiffgeschwader, das sich immer noch mit hoher Fahrt von Beatty entfernte, wurden zur selben Zeit auf Befehl von Konteradmiral Evan-Thomas die Schiffsabstände von 600 Yards (etwa 500 Meter) auf 800 Yards (etwa 700 Meter) erweitert (Plan 21—G).

Fünf Minuten nach der Eröffnung des Feuers traf eine 15-Zentimeter-Granate der „Elbing" die „Galatea" unter der Kommandobrücke

(Plan 21—J). Zum Glück für die Briten explodierte die Granate nicht und richtete wenig Schaden an. Nach dem Treffer drehte Alexander-Sinclair sofort auf Nordwest von „Elbing" ab. Die Deutschen hatten Blut geleckt. „Elbing" drehte sofort hinter „Galatea" und „Phaeton" her. „B 109 und „B 110" schlossen sich ihr wieder an. Bei der überlegenen Geschwindigkeit der britischen Schiffe nahm die Entfernung allmählich zu. Das Geschützfeuer ließ nach.

Nach dem Bericht von Barham wurde erst um 2.37 Uhr das Flaggensignal für den Kurswechsel auf SSO (145°) niedergeholt. 5 Minuten später wurde die Kursänderung von den anderen Großkampfschiff-Verbänden durchgeführt. Noch weitere 3 Minuten vergingen, bis Evan-Thomas selbst die Wendung begann und auf 22 Seemeilen Fahrt ging (Plan 21—K). Die Verzögerung von 8 Minuten vergrößerte den Abstand zwischen „Lion" und „Barham" von 5 auf 10 Seemeilen. Diese Tatsache hat zu vielen Erörterungen Anlaß gegeben, wir wollen sie daher einer kurzen Untersuchung unterziehen.

Da Funkstille geboten war, hätte das 5. Linienschiffgeschwader in einer Entfernung von „Lion" stehen müssen, die optische Signalverbindung unter allen Umständen gewährleistete. Es lag kein zwingender Grund vor, 5 Seemeilen Abstand zu wählen, 3 Seemeilen hätten es auch getan. Zweitens, warum wurden ausschließlich Flaggensignale für den Befehl zur Kursänderung benutzt, obwohl die Flaggen auf „Lion" nach der Drehung genau in Richtung auf „Barham" auswehen mußten, also schwer zu erkennen waren? Warum in aller Welt wurden nicht Scheinwerfersignale außerdem verwendet? Wir stellen fest, daß „Falmouth" zu genau derselben Zeit bei einem Abstande von über 8 Seemeilen von „Lion" mit ihr im Scheinwerfersignalverkehr stand. Schließlich, Signal oder kein Signal, warum drehte Evan-Thomas nicht gleichzeitig mit den Schlachtkreuzern? Er hatte die Funkmeldungen der „Galatea" über Sichten des Feindes um 2.23 Uhr bekommen. Wir wissen ferner, daß auf „Barham" um 2.30 Uhr ein Signal eintraf, das den von dem Vizeadmiral beabsichtigten Kurs enthielt. Es muß doch auch bemerkt worden sein, daß „Lion" und das I. Schlachtkreuzergeschwader den neuen Kurs bereits steuerten. War es unter diesen Umständen zuviel verlangt von dem 5. Linienschiffsgeschwader, zunächst einmal „Lion" zu folgen, wenigstens solange bis die Lage geklärt war? Wir sind nicht der Ansicht,

daß das zuviel verlangt war. Aber wir glauben, hier den Beweis zu haben dafür, daß die Änderung des Aufbaus der britischen Flotte unmittelbar vor der Schlacht bei dieser Gelegenheit zum erstenmal nachteilig in Erscheinung getreten ist. Hätte Evan-Thomas längere Zeit unter dem Kommando Beattys gestanden, wäre ein solches Versagen wahrscheinlich nicht vorgekommen. Jedenfalls zeigten die Deutschen schon jetzt ihre Überlegenheit in der taktischen Handhabung ihrer Streitkräfte.

Den britischen Funkpeilstationen gelang es um 2.31 Uhr, die Standorte eines kleinen deutschen Kreuzers (Plan 19—C und 21—O) und eines Zerstörers (Plan 19—D und 21—N) festzustellen. Der erstere fußte auf der 2.30-Uhr-Depesche der „Frankfurt" und war inzwischen belanglos geworden, ebenso der zweite, der auf die 2.32-Uhr-Depesche des „B 109" aufgebaut war. Die Standorte wurden 3.10 Uhr von der Admiralität gefunkt und 3.29 Uhr von „Lion" aufgenommen, also rund eine Stunde nach Aufgabe der deutschen Funksprüche, auf denen sie aufgebaut waren. Wenn ihre Übermittlung in dem vorliegenden Falle keinen praktischen Wert mehr hatte, so liegt hier doch ein Beispiel vor für die große Leistungsfähigkeit der neuen Methode des Nachrichtendienstes beim Feststellen von Standorten feindlicher Schiffe.

Um 2.38 Uhr, genau zur Zeit der Teestunde, ließ Beatty zu Klarschiff anschlagen. Um 2.45 Uhr signalisierte Alexander-Sinclair mit Scheinwerfer an „Lion": „Der Feind dreht anscheinend nach Norden." (Plan 21—M.) Das war falsch und irreführend; denn nur „Elbing" und ihre Zerstörer steuerten nördlicher als West, alle anderen deutschen Streitkräfte steuerten südlicher als West. Das Wort „Feind" war außerdem ein zu allgemein gefaßter Begriff und daher unangebracht. Noch während der Abgabe des Scheinwerfersignals versuchte Alexander-Sinclair, die Situation durch einen längeren Funkspruch zu beleuchten (Plan 19—F und 22—A). Er lautete: „Dringend. In dem Rauche scheinen sieben Schiffe zu stehen, darüber hinaus noch Zerstörer und Kreuzer. Sie haben auf Nord gedreht. Mein Standort ist 56° 52′ N 5° 33′ O." Obwohl an Beatty gerichtet, wurde der Funkspruch selbstverständlich auch von Jellicoe aufgenommen und zwar um 2.51 Uhr. Der Funkspruch klärte zwar den unbestimmten Ausdruck „Feind", doch enthielt er wiederum den Irrtum bezüglich des Kurses des Feindes. Offen-

dar verführte die Tatsache, daß „Elbing“ und ihre drei Zerstörer nach Nordwesten steuerten, Alexander-Sinclair zu der Schlußfolgerung, daß die anderen deutschen Streitkräfte ebenso handelten. Nebenbei, trotz der positiven Feststellung von sieben „Schiffen“, handelte es sich bei allen feindlichen Streitkräften, die Alexander-Sinclair um diese Zeit sehen konnte, nur um kleine Kreuzer und Zerstörer. Die deutschen Schlachtkreuzer waren 19 Seemeilen von ihm entfernt und es ist wohl als sicher anzunehmen, daß er nicht einmal ihren Rauch ausmachen konnte.

Trotz allem fügte eine Laune des Zufalls, daß seine Meldung inhaltlich doch richtig war. Denn abgesehen davon, daß tatsächlich eine Anzahl von größeren deutschen Schiffen anwesend war, taten ihm kurz darauf die deutschen Schlachtkreuzer auch noch den Gefallen, nach Norden zu drehen. Fast sah es so aus, als wollten sie Alexander-Sinclair, von dem sie überhaupt nicht gesichtet waren, und seine Meldung nachträglich rechtfertigen. Solche Glückszufälle ereignen sich im Seekrieg sicherlich nicht oft. Für Beatty war die Nachricht ohne Zweifel erfreulich, da er annehmen konnte, die langersehnte Gelegenheit, einem starken deutschen Verbande den Rückweg zu verlegen, sei endlich da. Es ist nicht anzunehmen, daß ihm Alexander-Sinclairs Meldung über die Zahl „sieben Schiffe“ Kopfzerbrechen verursachte; denn er wußte genau, daß die deutschen über nicht mehr als fünf Schlachtkreuzer verfügten.

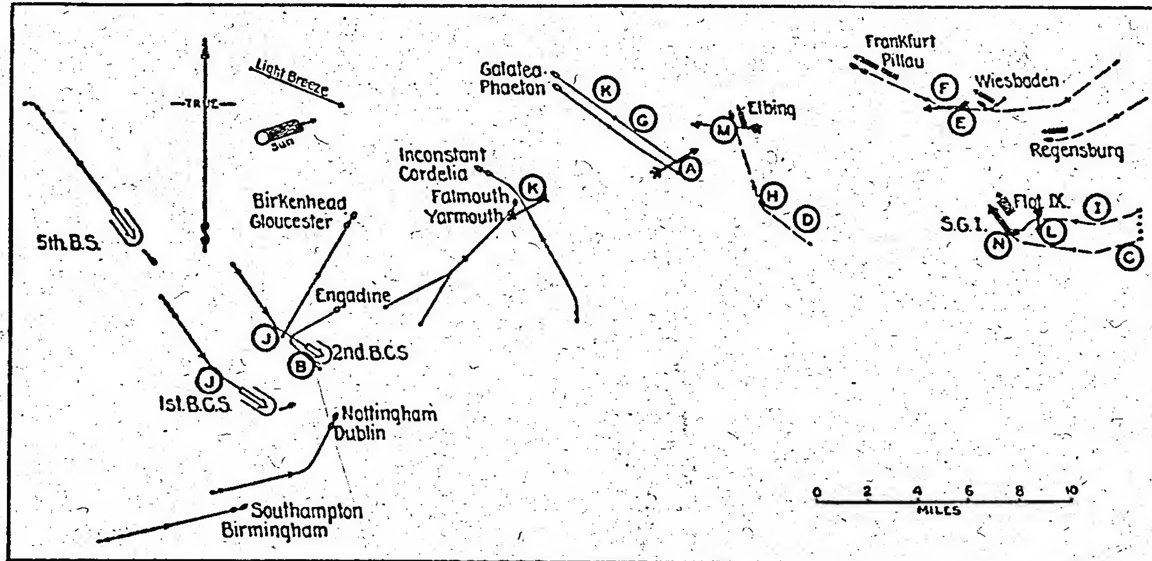
Wir wollen hier einen Bericht über die verwickelten Operationen des britischen Flugzeugträgers „Engadine“ einschalten. Aus Skizze III und Plan 20 geht hervor, daß dieses Schiff während des Marsches nach Osten vor der Aufklärungslinie der kleinen Kreuzer stand. Der Grund, „Engadine“ an die Spitze der Flotte zu stellen, lag vielleicht in ihrer verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit und der Besorgnis, daß es während des Ein- und Aussetzens seiner Flugzeuge allzuweit achteraus sacken könnte. Sobald aber die Flotte nach Norden steuerte, war die Belassung des langsamen und ungeschützten Schiffes als Nachhut unmittelbar in Richtung auf den Feind nicht mehr zu verantworten. Als der Feind wirklich in Sicht war, erkannte dann auch Konteradmiral Napier auf „Falmouth“ die exponierte Lage der „Engadine“ und schickte sie um 2.31 Uhr zu den Schlachtkreuzern. Um diese Zeit wehte aber schon das Signal Kurs SSO (145°) auf „Lion“, das bekanntlich um 2.32 Uhr niedergeholt wurde. Zweifel-

haft ist, ob Napier, der 8 Seemeilen von „Lion" entfernt war, wußte, daß ein solches Signal wehte, sonst hätte er sicherlich nicht „Engadine" von einem Platz weggeschickt, der bei den sich nunmehr nach Osten ziehenden Operationen der allergeeignetste für sie war.

Um 2.45 Uhr gelangte „Engadine", recht vor dem 2. Schlachtkreuzergeschwader stehend, in Signalweite von Beatty. Letzterer gab ihr jetzt erst den Befehl, Flugzeuge zur Aufklärung nach NNO (9°) aufsteigen zu lassen (Plan 22—B). In dieser Richtung befanden sich keine feindlichen Schiffe. Die „Elbing" peilte etwa 75°, die übrigen standen weiter rechts. Der Befehl, in der Richtung 9° aufzuklären, beruhte vielleicht auf einer irrigen Auslegung der „Galatea"-Nachrichten. Es ist richtig, daß sie die deutschen Streitkräfte etwa 55°, viel weiter links gemeldet hatte, als sie tatsächlich waren. Beatty befahl jedoch Luftaufklärung noch 45° weiter nach links. Möglicherweise hat er dabei die Vorwärtsbewegung der deutschen Streitkräfte während der Zeit des Stoppens der „Engadine" zum Aussetzen der Flugzeuge in Rechnung gezogen und vorgehalten.

Beatty gab außerdem um 2.45 dem Chef der 13. Zerstörerflottille an Bord der „Champion" den Befehl, zwei Zerstörer zum Schutz der „Engadine" zu detachieren. Es ist nicht einzusehen, warum diese Maßnahme so spät getroffen wurde. Besser wäre es gewesen, der „Engadine" von vornherein Zerstörer beizugeben. Eine in letzter Minute getroffene Entscheidung ist selten durchdacht und kommt gewöhnlich zu spät. So war es auch hier. Kapitän Farie detachierte zwei Zerstörer seiner eigenen, der 13. Flottille, „Moresby" und „Onslow", anstatt die beiden Harwich-Zerstörer der 10. Flottille zu wählen. Letzteres hätte die Maßnahme vom organisatorischen Standpunkt aus weit einfacher gestaltet. Ob besondere Gründe vorgelegen haben, gerade die genannten Boote zu wählen, ist nicht ersichtlich. Sie kamen, wie wir später sehen werden, zu spät, lange nachdem „Engadine" gestoppt hatte und der Gefahr ausgesetzt war, von Unterseebooten angegriffen zu werden.

Die „Engadine" behielt, anstatt mit Nordkurs von dem 2. Schlachtkreuzergeschwader frei zu steuern, ihren Nordwestkurs bei, passierte die „New Zealand" dicht an Steuerbord auf entgegengesetztem Kurs und drehte schließlich hart hinter dem Heck der „Indefatigable" auf Nordostkurs auf. Ihr Kommandant berichtet, daß die Verzögerung beim Aussetzen der Flugzeuge durch Ausweichemanöver entstanden sei, und



Plan 22: 2,45 Uhr bis 3 Uhr nachmittags.

zwar um das Schiff von dem 2. Schlachtkreuzergeschwader frei zu steuern. Das Ergebnis war, daß die Gelegenheit, frühzeitig Nachrichten durch Flugzeuge zu bekommen, verpaßt wurde. Richtiger wäre gewesen, die „Engadine" dicht hinter dem 1. Schlachtkreuzergeschwader aufzustellen. Dort hätte sie Befehle von Beatty schnell bekommen und ihre Flugzeuge unbehindert von anderen Schiffen aussetzen können. Sie wäre dann auch nicht von dem von den Schlachtkreuzern aufgewühlten Seegang bei dem Aussetzen ihrer Flugzeuge gestört worden. Wenngleich „Engadine" noch keine modernen Einrichtungen und kein Flugdeck besaß, so fordert doch die ganze Situation zu einem Vergleich mit den heutigen Verhältnissen heraus. Hätte Beatty einen Flugzeugträger mit einem Geschwader von 18 Jagdfliegern, das in 3 Minuten aufsteigen kann, besessen, würde er vor 3 Uhr nachmittags ein lückenloses Bild von den Standorten der deutschen Aufklärungsstreitkräfte gehabt haben.

Verlassen wir jedoch die Theorie und kehren wir zu der Schilderung der Geschehnisse zurück. „Elbing" mit ihren drei großen Zerstörern setzte die Verfolgung von „Galatea" und „Phaeton" auf nordwestlichem Kurse fort, trotzdem sie dem feindlichen Breitseitfeuer von sechs 15-cm-Geschützen nur vier 15-cm-Geschütze entgegenstellen konnte. Sie eröffnete um 2.48 Uhr auf große Entfernung ein langsames Feuer (Plan 22—D). Um 2.51 Uhr drehte sie etwas auf, um sich mit „Frankfurt" zu vereinigen (Plan 22—H). Madlung sah offenbar ein, daß die Verfolgung der englischen Kreuzer aussichtslos war, vielleicht trug er auch dem Umstande Rechnung, daß er einer großen Übermacht gegenüberstand. Es war richtig gehandelt, daß er Wiedervereinigung mit seiner Aufklärungsgruppe anstrebte.

Hipper wurde sich mehr und mehr zweifelhaft, ob die Meldung der „Elbing" über die Anwesenheit von 24—26 Linienschiffen zutreffend sei. War sie richtig, würde „Elbing" sicherlich nicht die Verfolgung des Feindes fortgesetzt haben. Der Vizeadmiral ließ nun zwei gleichzeitige Wendungen auf „Elbing" zu ausführen. Die erste führte um 2.47 Uhr auf Kurs West (257°) (Plan 22—G). Danach wurde die Fahrt auf 21 Seemeilen Knoten heraufgesetzt. Die zweite um 2.52 Uhr führte auf WNW (279°) (Plan 22—J). Hipper meldete gleichzeitig seinen Standort in Quadrat 022 an Scheer.

Inzwischen war Konteradmiral Boedicker mit der „Frankfurt" auf dem Schauplatz des Gefechtes erschienen. Um 2.50 Uhr glaubte er

drei Torpedolaufbahnen zu sehen (Plan 22—E). Dies war der erste von den vielen Irrtümern in dieser Beziehung, die sich während der Schlacht bei beiden Parteien dauernd als psychologische Auswirkung des Unterseebootkrieges wiederholten. Jeder Mann glaubte auf dem Wasser treibende Wrackstücke als Periskop und jeden Streifen auf der See als Torpedolaufbahn ansprechen zu müssen. Boedicker machte um 2.50 Uhr die zutreffende Meldung, daß vier kleine Kreuzer und nicht vier Panzerkreuzer in Sicht seien (Plan 22—F), und zwar mit nordwestlichem Kurse (302°) im Quadrat 047. Letzteres war unrichtig.

Hipper erhielt die Nachricht um 2.55 Uhr und war sich nun klar über die Situation, um so mehr, als „Elbing" vier Minuten später die Meldung Boedickers hinsichtlich der vier kleinen Kreuzer bestätigte (Plan 22—M). Um 2.55 Uhr erhielt Hipper die Mitteilung Scheers, daß das Gros um 2.45 Uhr Quadrat 965 erreicht habe (Plan 26). Um 2.59 Uhr, unmittelbar nach Empfang der Meldung der „Elbing", vielleicht auch noch während der Übermittlung derselben, wendete er mit den Schlachtkreuzern auf NNW (324°), formierte Kiellinie und vermehrte die Fahrt auf 23 Seemeilen. Seine Absicht war, der II. Aufklärungsgruppe zu folgen (Plan 22—N). Wenn es auch für Hipper eine Beruhigung gewesen sein mag, den genauen Standort seines Flottenchefs zu erfahren, so müssen wir doch das Brechen der Funkstille seitens des Gros scharf verurteilen. Denn die Engländer erhielten dadurch Gelegenheit, seinen Standort festzustellen, eine Tatsache, die für Beatty von allergrößtem Wert war. Letzterer hatte, wie bemerkt werden muß, die Funkstille noch nicht durchbrochen. Er verdient dafür höchstes Lob. Heute, nachdem jedes Schiff mit einem Funkpeiler ausgerüstet ist, hat das Innehalten der Funkstille noch weit größere Bedeutung, ausgenommen natürlich bei Berührungen mit dem Feind.

Hipper konnte zunächst nur die Absicht haben, die II. Aufklärungsgruppe bei der Verfolgung der kleinen feindlichen Kreuzer zu unterstützen. Denn bis dahin waren keinerlei Anzeichen dafür vorhanden, daß britische Großkampfschiffe in der Nähe seien. Hipper arbeitete damit Beatty in die Hände. Um 3.02 Uhr sammelte die IX. Flottille in Gefechtsformation Steuerbord querab von „Lützow" (Plan 23—C).

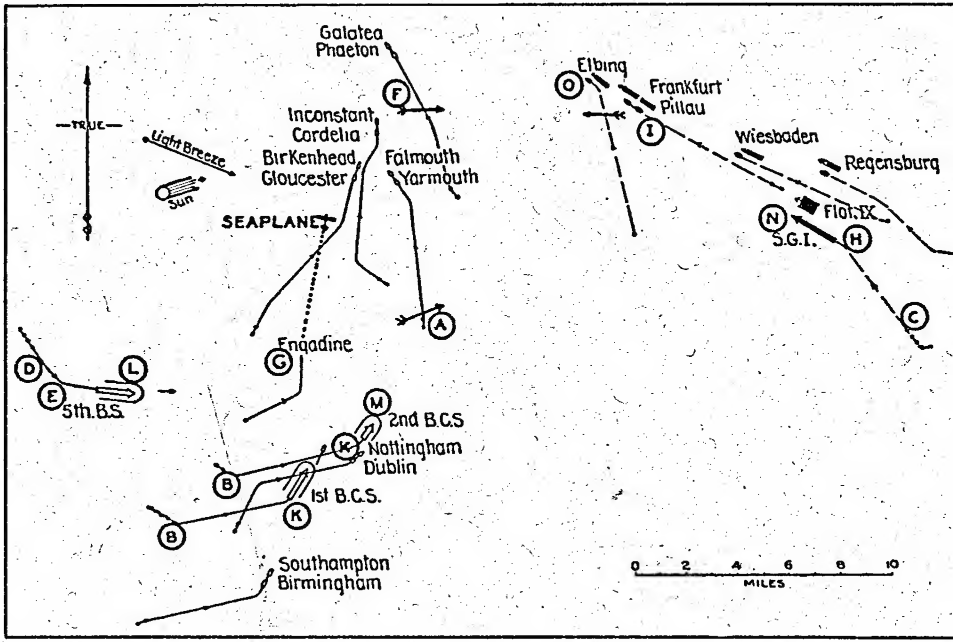
Beatty genoß in dieser Zeitspanne den großen Vorzug vor Hipper, über den Feind unterrichtet zu sein. Der Inhalt der verschiedenen Meldungen Alexander-Sinclairs ist bekannt. Letzterer meldete um

2.50 Uhr durch Scheinwerfersignal, anscheinend über andere Schiffe, an „Lion", daß er beschossen würde (Plan 22—G). Unwahrscheinlich ist, daß Beatty schon im Besitz dieser Meldung war, als er um 2.52 Uhr zwei Strich Kurs nach Backbord änderte auf SO (122°) (Plan 22—J). Er war bis 2.55 Uhr offenbar nicht in Sichtweite von „Galatea"; denn Alexander-Sinclair fragte um die Zeit bei „Inconstant" an: „Wo stehen unsere Schlachtkreuzer!" Die Antwort war kurz und treffend: „Sie peilen WSW (234°), Rumpf noch eben unter der Kimm, sie steuern anscheinend SO (122°)." Das Signal (Plan 22—K) bestärkte Alexander-Sinclair in seinem Vorhaben, die deutschen Kreuzer nach NW zu ziehen, damit Beatty, auf entgegengesetztem Kurs bleibend, Gelegenheit hätte, ihnen den Rückweg zu verlegen.

Schon um 3 Uhr war Beatty der Überzeugung, sein Ziel sei erreicht, d. h., daß dem Feind die Rückkehr über Horns Riff unmöglich sein werde, ohne vorher zur Schlacht gestellt zu werden. Er ließ daher um 3.01 Uhr das 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwader Kurs O (77°) steuern. Während seines Manövers (Plan 23—B) änderte Evan-Thomas Kurs auf OSO (100°) (Plan 23—E). Um 3.03 Uhr befahl er für seine Schiffe „Schiffsabstand 700 Yards" (ca. 600 Meter) (Plan 23—D). Obwohl er nur 22 Seemeilen lief, verringerte sich bei konvergierenden Kursen sein Abstand von „Lion".

Konteradmiral Napier machte um 3.00 Uhr sein erstes Fühlungssignal (Plan 19—G und 23—A): „Drei feindliche Kreuzer (offenbar „Elbing", „Frankfurt" und „Pillau") in Ost (77°) steuern Nord (347°)." Die Peilung war richtig, aber nur die „Elbing" steuerte den gemeldeten Kurs. Um 3.07 Uhr meldete Alexander-Sinclair (Plan 19—J und 23—F), daß die deutschen Kreuzer Nordwest (302°) steuerten. Dadurch erhielt Beatty endlich richtige Information über ihren Kurs. Nebenbei, Alexander-Sinclair kam niemals auf die von ihm gesichteten Rauchwolken zurück. Selbst in seinem offiziellen Bericht macht er keinen Versuch, dieselben mit den deutschen Schlachtkreuzern in Verbindung zu bringen. Er erwähnt die Schlachtkreuzer zum erstenmal, als sie um 3.48 Uhr das Feuer auf Beatty eröffneten.

Endlich kam auch die „Engadine" mit ihren Flugzeugen dazu, ihr Glück bei der Aufklärung zu versuchen. Sie hatte um 3.00 Uhr gestoppt. Vier Minuten später setzte sie ein Flugzeug aus. Es stieg um 3.08 Uhr auf, um Beattys Befehl von 2.45 Uhr auszuführen (Plan



Plan 23: 3 Uhr bis 3,15 Uhr nachmittags.

23—G). Umsichtig geführt von dem ausgezeichneten und tapferen Fliegerleutnant F. J. Rutland verschwand es in nordöstlicher Richtung (9°). Gerade 50 Minuten war es her, seit der Feind gesichtet wurde. Abgesehen von der großen Verzögerung, war die Richtung, in der das Flugzeug flog, wirklich nicht geeignet, Licht in die Situation zu bringen. Sein Kurs führte es zu den britischen und nicht zu den deutschen Kreuzern, in die rechte Flanke der letzteren. Verwendung und Einsatz des Flugzeugträgers ließ viel zu wünschen übrig. Die Hauptschuld daran trägt Beatty.

Die I. Aufklärungsgruppe drehte um 3.10 Uhr auf NW (302°) hinter der II. Gruppe her, die nunmehr beinahe geschlossen fuhr (Plan 23—H). Hipper meldete an Scheer, daß nur 4 englische Schiffe, und zwar kleine Kreuzer in Sicht seien. „Elbing" hatte ihr Feuer auf „Galatea" eingestellt, weil die Entfernung von etwa 13000 Meter Treffer ihrer 15-cm-Geschütze nicht mehr erwarten ließ. Sie stand jetzt ziemlich nahe bei „Frankfurt" und „Pillau". Um 3.12 Uhr eröffneten letztere übereilt das Feuer auf „Galatea" und „Phaeton". Nach dem offiziellen deutschen Plan der Schlacht betrug die Entfernung über 18000 Meter (Plan 23—J). Die Höchstschußweite der 15-cm-Geschütze der deutschen Schlachtkreuzer betrug etwa 15000 Meter, es ist anzunehmen, daß dies auch die Höchstschußweite der 15 cm der kleinen Kreuzer war. Wahrscheinlich ist also der deutsche Plan nicht ganz richtig. Die Deutschen erzielten bei der Beschießung von „Galatea" und „Phaeton" nur einen einzigen Treffer. Die Engländer konnten anscheinend wegen zu geringer Reichweite ihrer Geschütze das Feuer nicht erwidern. Ihre Kommandanten scheinen sich infolgedessen hilflos gefühlt zu haben. Nur so ist es zu erklären, daß eine Reihe von an sich wirkungslosen Salven lediglich durch moralische Wirkung das 2. und 3. Leichte Kreuzergeschwader vom Kampfplatz nach Norden vertrieben und dadurch aus der nachfolgenden Kreuzerschlacht ausgeschaltet haben. Wenn demgegenüber behauptet wird, die englischen Kreuzer hätten die Deutschen hinter sich herziehen wollen, so ist zu erwidern, daß sie diesen Zweck durch Weiterführung des Gefechtes auf große Entfernung weit besser erreicht hätten. Als die deutschen Kreuzer schließlich kehrtmachten, hätten sie dann die Verfolgung aufnehmen und mit Übermacht zu 8 über sie her fallen können.

Um 3.12 Uhr meldete „Elbing": „Sechs britische kleine Kreuzer in Sicht." (Plan 23—O.) Diese Meldung gab zu denken. Die vier

zuerst gesichteten Kreuzer mochten zu einem auf einer der üblichen Streifen durch die Nordsee befindlichen Kreuzergeschwader gehört haben. Das Sichten von nicht weniger als 3 Gruppen von kleinen Kreuzern auf einer Linie war indessen ein Anzeichen, daß es sich um eine Aufklärungslinie vor einer aus Schlachtkreuzern bestehenden Streitmacht handeln konnte. Boedicker schenkte dem aber keine Beachtung und fuhr fort seine Gruppe zu konzentrieren. Über seine Maßnahme läßt sich streiten. Es sieht so aus, als ob ihn die Aufgabe, einige Leichte Kreuzer zum Schlagen zu bringen, mehr fesselte, als seine eigentliche und wichtigste Aufgabe, nämlich die Deckung der westlichen Flanke der ersten Aufklärungsgruppe. Zwei Punkte wären von ihm zu erwägen gewesen. 1. Warum zogen sich 6 britische Kreuzer vor 3 deutschen zurück, war das nicht verdächtig? 2. Konnte er, 10 Seemeilen zurückstehend, den Feind, der mindestens über gleiche Geschwindigkeit verfügte, überholen? Und was würde sich schließlich ereignet haben, wenn er die überlegenen feindlichen Streitkräfte gestellt hätte?

Uns scheint es, daß Boedicker sehr geringe Aussicht hatte, einen örtlichen Erfolg über die britischen Kreuzer zu erringen. Andererseits lag es auf der Hand, daß, wenn er seine Kreuzer und Zerstörer geschlossen fahren ließ, die I. Aufklärungsgruppe in Gefahr kommen würde, von überlegenen Streitkräften abgeschnitten zu werden. Boedicker hätte, das ist unser Vorschlag, seine Kreuzer nach Westen und Südwesten aufklären lassen müssen. „Wiesbaden" und „Regensburg", oder wenigstens einige der großen Zerstörer der II. Flottille, hätten nach den genannten Richtungen entsandt werden müssen, um die Schlachtkreuzer bei der Annäherung starker feindlicher Streitkräfte rechtzeitig zu warnen.

Über der Kritik an Boedicker wegen Unterlassung der Deckung von Hippers westlicher Flanke darf die Frage nicht unerörtert bleiben, warum Napier das 3. Leichte Kreuzergeschwader auf das 1. Leichte Kreuzergeschwader sammeln ließ. Er mußte doch wissen, daß Alexander-Sinclair keine Gefahr von den deutschen Leichten Kreuzern drohte, und daß er daher der Hilfe nicht bedurfte. Tatsächlich mußte er die Pläne Alexander-Sinclairs, die Deutschen nach Nordwesten hinter sich herzuziehen, dadurch zunichte machen. Acht englische Kreuzer konnten doch unmöglich erwarten, daß sie drei oder vier deutsche Kreuzer hinter sich herlocken würden. Napier hatte die Wahl zwischen zwei großen Erfolg versprechenden Maßnahmen. Einmal konnte er

nach Osten laufen mit dem Ziel, den drei in Sicht befindlichen deutschen Kreuzern den Rückweg nach ihren Häfen zu verlegen und sie zum Schlagen zu zwingen — acht Schiffe gegen drei — dann, und das war noch weit wichtiger, konnte er nach Osten vorstoßen und feststellen, was hinter den von Alexander-Sinclair gemeldeten Rauchwolken steckte. Den etwa dort befindlichen deutschen Streitkräften konnte dann von den Schlachtkreuzern der Rückweg verlegt werden. Napier hatte also allen Grund, nach Osten vorzustoßen, und keinerlei Anlaß, nach Norden zu laufen.

Es entbehrt nicht des Interesses, darüber nachzudenken, welche Gedanken im Unterbewußtsein Boedickers und Napiers maßgebend gewesen sein können. Es scheint das natürliche Streben der in einer Aufklärungslinie oder Marschsicherung stehenden Kreuzer zu sein, auf den Punkt zu sammeln, wo der Feind gesichtet ist. Die Gründe dafür sind die folgenden: Erstens: das sogenannte Prinzip von der Konzentration der Kraft, das von allen Marine- und Armee-Sachverständigen vielleicht zu oft vertreten wird. Zweitens, das Prinzip der Selbsterhaltung, das die Kommandanten und Admirale veranlaßt, Anschluß an stärkere Streitkräfte zu suchen. Drittens, der sicherlich häufig berechtigte Wunsch, seinen Freunden zur Hilfe zu eilen. Schließlich, das Bestreben der Kreuzer-Führer, ihre Streitkräfte zu konzentrieren, um sie besser in der Hand zu behalten.

Das sind alles ausgezeichnete Grundsätze für die Schlacht. Mit Aufklärung und Marschsicherung haben sie aber nichts zu tun; denn deren vornehmste Aufgabe ist, Nachrichten vom Feinde zu gewinnen. Diese Aufgabe kann aber nur durch Auseinanderziehen der Streitkräfte und unabhängiges Handeln gelöst werden. Richtig verwandt wurde nur das 2. Leichte Kreuzergeschwader unter der Führung des fähigen und unternehmungslustigen Kommodore Goodenough. Letzteres trat aber erst viel später in Erscheinung, da es durch seine Aufstellung im Süden gehindert wurde, östlich von seinen Schlachtkreuzern aufzuklären.

Es lohnt, daran zu erinnern, daß Napier seine Absicht, Alexander-Sinclair zur Hilfe zu kommen, an Beatty gemeldet hatte und auch daran, daß Beatty daraufhin keinerlei Gegenbefehle an Napier gab, obwohl letzterer meistens in Sichtweite von ihm war. Beatty war also einverstanden mit den Absichten seiner Leichten Kreuzer. Später scheint Beatty zur Erkenntnis gekommen zu sein, es wäre besser ge-

wesen, wenn seine Marschsicherungskreuzer nach Osten aufgeklärt hätten. Er schreibt in seinem dienstlichen Bericht:

„Nach der ersten Nachricht vom Feinde änderten das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader ihren Kurs und klärten, ohne Befehle abzuwarten, nach Osten auf. Sie bildeten dadurch die Sicherung vor den Schlachtkreuzergeschwadern und dem 5. Linienschiffgeschwader."

Er sagt jedoch nicht, daß die beiden Geschwader sehr bald, angesichts viel schwächerer feindlicher Streitkräfte, ihre aussichtsreiche Stellung verließen, sich weit nach Norden begaben und sich dort konzentrierten, dies allerdings nicht, ohne Beatty dauernd darüber informiert zu halten. Die Meinung des Admirals, die Kreuzer hätten hervorragend gearbeitet und seien von großem Nutzen gewesen, teilen wir nicht.

Beatty nahm um 3.12 Uhr einen zweiten, nicht glücklichen Kurswechsel vor. Zu dieser Zeit glaubte er fest, er hätte sich bereits zwischen die deutschen Streitkräfte und ihre Häfen geschoben. Er war der Überzeugung, daß die deutschen Streitkräfte beträchtlich seien und nicht nur aus einem vereinzelten Verbande kleiner Kreuzer beständen. Er ging daher um 3.12 Uhr mit seinen Schlachtkreuzern auf Nordostkurs (32°) (Plan 23—K), der auf die natürlich noch nicht in Sicht befindliche „Elbing" führte. Offenbar steuerte er die großen Rauchwolken an, die Alexander-Sinclair gemeldet und mit „wie von einer Flotte herrührend" bezeichnet hatte. Der Rauch rührte indessen von kleinen Kreuzern und Zerstörern her, und nicht von den deutschen Schlachtkreuzern, die weit rechts, also im Osten, standen.

Der Kurswechsel in Richtung der deutschen Streitkräfte raubte Beatty die so erwünschte Möglichkeit, sich nicht allein mit 6 Schlachtkreuzern, sondern auch mit seinen 4 Linienschiffen zwischen die deutschen Schlachtkreuzer und ihre Häfen zu schieben. Daran schuld ist das Versehen Alexander-Sinclairs, das Beatty zur Überzeugung brachte, die deutschen Schlachtkreuzer ständen weiter, als es tatsächlich der Fall war, nach Westen hin. Immerhin wäre die Situation schnell zu klären gewesen, wenn Napier nach Osten geschickt worden wäre. Beatty hätte das in seine Berechnung einbeziehen und vor der Kursänderung mit Sicherheit feststellen müssen, ob er wirklich schon mit seinen Schlachtkreuzern und Linienschiffen den Deutschen den Rückweg verlegt hatte. Die Ereignisse verliefen allerdings so, daß Hipper nach der Fühlungnahme aus eigenem Entschluß zum Angriff überging.

Wäre das nicht der Fall gewesen, und Hipper hätte die Schlacht zu vermeiden gesucht, so wäre es sehr fraglich gewesen, ob Beatty ihn dazu hätte zwingen können. Fest steht jedenfalls, daß das 5. Linienschiffgeschwader niemals auf der Rückzugslinie der Deutschen gestanden hat.

Evan-Thomas ging mit dem 5. Linienschiffgeschwader (Plan 23—L) um 3.14 Uhr auf Ostkurs (77°). Er war nunmehr nur noch etwa 14000 Meter von der „Lion" entfernt. Durch Abschneiden hatte er etwa 4500 Meter von dem großen Abstand, den er um 2.40 Uhr leichtsinnig herbeigeführt hatte, wiedergewonnen. Der Abstand verringerte sich bei um 45° konvergierenden Kursen weiterhin schnell, und er gelangte so bald in eine Stellung, aus der er den Schlachtkreuzern als Rückhalt dienen konnte.

X.

Die Schlachtkreuzer greifen ein

3.15 bis 3.48 Uhr nachmittags

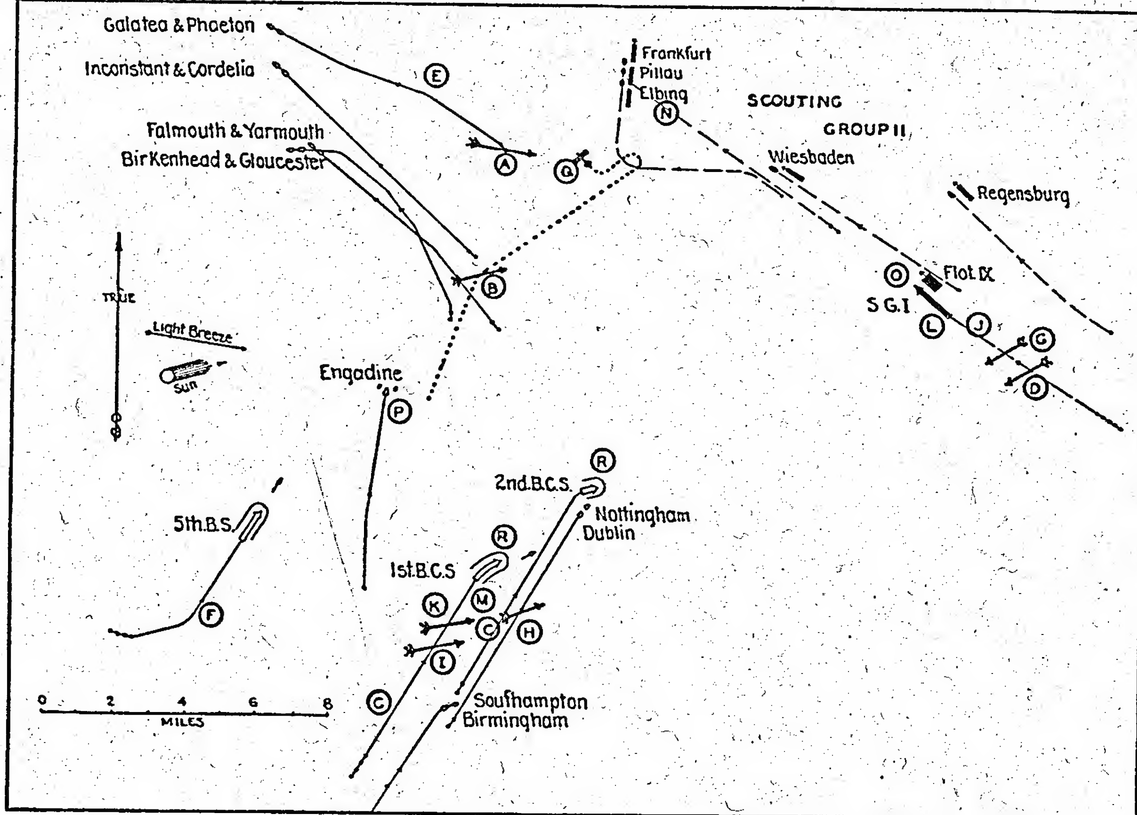
Nach dem englischen Bericht sichtete die „New Zealand" um 3.15 Uhr fünf feindliche Schiffe Steuerbord voraus. Es handelte sich um die deutschen Schlachtkreuzer. Es war das erstemal an dem Tage, daß letztere, bzw. ihr Rauch, von einem englischen Schiff wirklich gesichtet wurden. Möglicherweise ist die Zeitangabe irrtümlich, da die Meldung der „New Zealand" um 3.24 Uhr sich nur auf den Rauch von fünf Schiffen bezieht. Angenommen, die Zeitangabe 3.15 Uhr sei richtig, dann hätte die prompte Meldung der „New Zealand" Beatty gestattet, wieder auf Ostkurs zu gehen, mit der verlockenden Aussicht, seine ganze Flotte zwischen die deutschen Aufklärungsstreitkräfte und ihre Häfen schieben zu können. Beatty selbst sichtete die deutschen Schlachtkreuzer erst viel später.

Beatty meldete um 3.15 Uhr seinen Standort, Kurs und Fahrt an Jellicoe (Plan 26—J). Der von „Iron Duke" entzifferte Kurs war um 5° falsch, was jedoch nicht von Belang ist. Jellicoe gab seinerseits um 3.15 Uhr Beatty seinen Standort, Kurs und Fahrt bekannt (Plan 26—K). Die Depesche wurde erst 11 Minuten später abgesandt. Die Funkstille wurde also zum erstenmal von Beatty und Jellicoe durchbrochen. Der Austausch dieser Nachricht mag berechtigt gewesen sein, unter der Voraussetzung, daß die Briten wußten, daß ihr Code und ihre Chiffrezahl geheimgeblieben waren, und unter der weiteren Voraussetzung, daß die Deutschen keinen erfolgversprechenden Gebrauch von ihren damals wahrscheinlich schon zwischen Borkum und Schleswig bestehenden Funkpeilstationen machen konnten. Berechtigt aber ferner nur, weil es recht wichtig oder sogar entscheidend war, daß Jellicoe und Beatty ihre Standorte gegenseitig kannten. Heutzutage würde ein solches Verfahren sehr nachteilig sein.

Um 3.15 Uhr vermehrte die I. Aufklärungsgruppe ihre Fahrt auf 25 Knoten (Plan 23—N). Gleichzeitig meldete „Elbing" einzelne feindliche Schiffe mit NNW-Kurs (324°) (Plan 23—O) in Quadrat 152 (Plan 26).

Inzwischen hatte das britische Flugzeug, mit Fliegerleutnant Rutland als Führer und Unterzahlmeister G.-S. Trewin als Beobachter, auf Kurs NNO (9°) aufgeklärt. Wie gesagt, war dieser Kurs für das Sichten der schweren feindlichen Streitkräfte ungünstig. Zudem war die Wolkendecke so niedrig, daß die Flughöhe etwa 900 Meter nicht überschreiten konnte. Die Sichtigkeit wechselte zwischen 1 und 4 Seemeilen. Es war Glückssache, daß ein kurzes Aufklaren dem Flugzeug das Sichten von drei kleinen Kreuzern und fünf Zerstörern in 8 Seemeilen Abstand ermöglichte (Plan 24—B). Der Flugzeugführer ging, um seiner Sache sicher zu sein, noch näher heran, bevor Meldung erstattet wurde.

Wie so oft, war die Sichtigkeit in den höheren Luftschichten schlecht, an der Wasseroberfläche aber ausgezeichnet. Die deutschen Schlachtkreuzer machten schon auf etwa 17 Seemeilen Entfernung um 3.20 Uhr mit Sicherheit zwei Kolonnen großer Schiffe aus. Es handelte sich um das 1. und 2. Schlachtgeschwader, die um diese Zeit ihre Fahrt auf 24 Seemeilen erhöht hatten (Plan 24—C). Zwei Minuten später konnte „Seydlitz" die Dreibeinmasten des 2. Geschwaders über der Kimm deutlich erkennen (Plan 24—G). In demselben Augenblick, d. h. um 3.22 Uhr, meldete „Nottingham" fünf Rauchsäulen in ONO (54°). Ihr Standort war zu dieser Zeit auf Plan 24 in H. Unmittelbar danach sichtete „Princeß Royal" (Plan 24—J) die deutschen Schlachtkreuzer in Ost und Nord. Beatty selbst sichtete den Feind erst um 3.25 Uhr (Plan 24—K). Etwa zu dieser Zeit traf die um 3.15 Uhr abgesandte Meldung Alexander-Sinclairs ein, daß in OSO (100°) Rauch gesichtet sei, dahinter stehe anscheinend ein Kreuzergeschwader mit Kurs WNW (279°). Wahrscheinlich war dies die „Wiesbaden", denn die I. Aufklärungsgruppe stand zu diesem Zeitpunkt 19 Seemeilen von „Galatea" entfernt. Wenige Minuten später, um 3.19 Uhr, erhielt Beatty die von Alexander-Sinclair aufgegebene Meldung, daß er den Feind nach NW (302°) ziehe, und daß dieser anscheinend folge (Plan 19—L und 24—E). Um diese Zeit erhielt Beatty auch den Funkspruch der Schlachtflotte über ihren Standort, Kurs und Fahrt (Plan 24—M).



Plan 24: 3,15 Uhr bis 3,30 Uhr nachmittags.

Da Beatty den Feind erst um 3.25 Uhr sichtete, blieben Hipper einige kostbare Minuten zum Überdenken der Lage. Er war gerade mit der Fahrt auf 23 Knoten heruntergegangen (Plan 24—J) und konnte gut erkennen, daß der Feind — sechs Großkampfschiffe — nördlichen Kurs steuerte. Um 3.26 Uhr änderte er seinen Kurs auf NW zu N (314°), (Plan 24—L), etwas vom Feinde ab. Er hatte die Absicht, diesen Kurs durchzuhalten, der ihn bald quer vor die Linie des Feindes führen würde. Er scheute die Tatsache nicht, daß sein Verhalten zu einer Schlacht führen mußte, die ihn von seinem Gros wegführte und somit dem Befehl Scheers zuwiderlief. Um 3.29 Uhr gab er den Befehl: „Feuerverteilung von rechts!" (Plan 24—O.) Die Schlacht konnte beginnen. Der Entschluß Hippers war sehr kühn, er hat jedoch unsere volle Bewunderung und Billigung. Hipper rief dann noch die II. Aufklärungsgruppe zurück und sandte an alle deutschen Streitkräfte den Funkspruch: „Feindliches Gros von sechs Großkampfschiffen in Quadrat 151 mit nördlichem Kurs (347°)."

Um 3.21 Uhr beging Evan-Thomas einen großen Fehler. Obwohl sein Kurs um 45° mit dem des 1. Schlachtkreuzergeschwaders konvergierte und er die früher verlorene Distanz schnell wieder aufholte, drehte er nun auf parallelen Kurs mit Beatty (Plan 24—F) und zwar auf NO (32°). Da er 23 Seemeilen lief, blieb von nun ab sein Abstand von 7 Seemeilen annähernd der gleiche. Hätte er den konvergierenden Kurs auch nur bis 3.20 Uhr durchgehalten, wäre er wenigstens auf 5½ Seemeilen herangekommen. Wie kam Evan-Thomas, fragt man sich, zu diesem Entschluß? Vielleicht war es die Befolgung des allgemeinen Kurssignals. Beatty hatte bekanntlich um 3.13 Uhr das Signal, Kurs NO (32°), geheißt. Aber bis dahin hatte Evan-Thomas doch nach seinem eigenen Gutdünken und dabei richtig gehandelt. Vielleicht hielt er es für geboten, seine ihm zugeteilte Stellung in NNW von Beatty wieder einzunehmen. Keiner dieser Gründe fällt in die Waagschale. Seine Pflicht wäre gewesen, an seinen Oberbefehlshaber so nahe heranzuschließen, daß er ihm Beistand leisten konnte.

Es muß indessen zugegeben werden, daß Beatty seine Absichten in keiner Weise kundgegeben hatte, so daß seine Unterführer im Dunkeln tappten bzw. auf Vermutungen angewiesen blieben. Beatty hatte bis 3.30 Uhr, abgesehen von Kurs und Fahrtsignalen, nur drei Befehle erlassen:

1. Die „Champion" solle zwei Zerstörer zu „Engadine" schicken, eine Maßnahme, die von vornherein hätte getroffen werden müssen.

2. „Engadine" solle durch ein Flugzeug aufklären lassen, in einer Richtung, die sich als falsch ergab.

3. Um 3 Uhr den unklaren Befehl, das 2. Leichte Kreuzergeschwader solle die Vorhut des Feindes angreifen. Dieser Befehl war unausführbar, weil der genannte Verband von der feindlichen Vorhut, d. h. der II. Aufklärungsgruppe, am weitesten entfernt war.

Beattys Plan nach dem Sichten des Feindes durch „Galatea" war, „meine Streitkräfte zwischen den Feind und seine Häfen zu schieben". Hätte er auch nur diesen einen wertvollen Gedanken an Evan-Thomas übermittelt, so wäre es unwahrscheinlich gewesen, daß letzterer um 3.21 Uhr auf NO (32°) gehend, sein starkes Geschwader für immer der Möglichkeit beraubte, „zwischen den Feind und seine Häfen" zu gelangen.

Gegen 3.28 Uhr kam das britische Flugzeug auf etwa 2500 Meter an „Frankfurt", „Pillau" und „Elbing" heran und wurde eine Minute später von den drei Schiffen mit Schrapnellfeuer überschüttet (Plan 24—N). Um diese Zeit machte Boedicker, dem Ruf Hippers folgend, mit seinen Kreuzern kehrt. Noch vor der Kursänderung der letzteren meldete das Flugzeug: „Drei Kreuzer und fünf Zerstörer steuern NW (302°)." Die tadellose Ausführung seines Auftrages (Plan 24—R) bewies wenigstens, daß Flugzeugaufklärung nützlich sein kann. Im vorliegenden Falle war die Meldung allerdings infolge der langen Verzögerungen überholt; auch versäumte „Engadine" die Meldung durch Funkspruch weiterzugeben. Die optische Übermittelung versagte. So war wenig oder nichts geschehen, um aus „Engadine" und seinen Flugzeugen Nutzen zu ziehen. Als Entschuldigung mag gelten, daß es sich um eine neue Waffe in der Marine handelte. „Moresby" und „Onslow" erreichten „Engadine" (Plan 24—P) um 3.30 Uhr und begleiteten sie auf Kurs NNO (9°). Zum Schutz des Flugzeugträgers beim Gestopptliegen und Aussetzen des Flugzeuges waren sie eine halbe Stunde zu spät gekommen.

Um 3.30 Uhr befahl Beatty Kurswechsel auf O (77°). Das Manöver (Plan 24—R) sollte ihn näher an die Deutschen und zwischen sie und ihre Häfen bringen, vorausgesetzt, die Deutschen behielten ihren westlichen Kurs bei. Es war ein Versuch in letzter Minute, den durch Verlassen des östlichen Kurses begangenen Fehler wieder

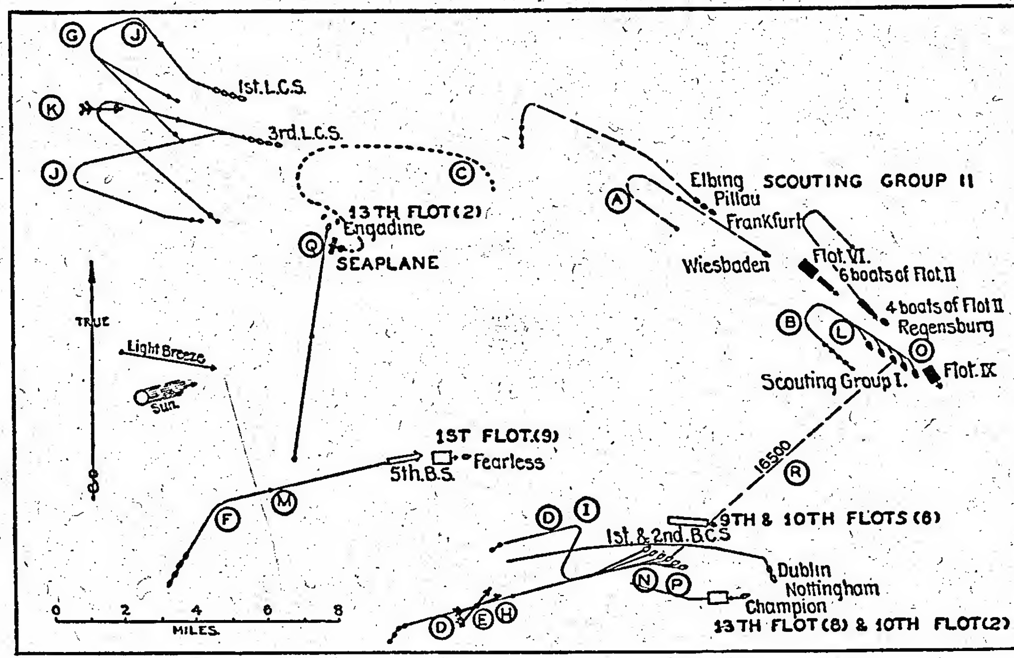
gut zu machen. Das 5. Linienschiffgeschwader gab dem allgemeinen Kurssignal keine Folge (es ist nicht festzustellen, ob es an allgemeine Signale gebunden war) und steuerte weiterhin NO (32°). Dadurch vergrößerte sich sein Abstand von „Lion" wieder reißend schnell. Evan-Thomas scheint als seine Hauptaufgabe betrachtet zu haben, die ihm ursprünglich zugeteilte Position NNW (324°) 5 Seemeilen vom Flottenflaggschiff „Lion" wiederzugewinnen bzw. inne zu halten.

Gegen 3.32 Uhr hatten „Frankfurt", „Pillau" und „Elbing" auf SO gedreht, „Wiesbaden" war noch in der Drehung begriffen (Plan 25—A). Sie sammelte bemerkenswerterweise auf die Schlachtkreuzer und nicht auf die II. Aufklärungsgruppe. Das war richtig und erwies sich als vorteilhaft; denn wie wir später sehen werden, wurde die II. Aufklärungsgruppe durch Geschützfeuer des 5. Linienschiffgeschwaders abgedrängt, während „Wiesbaden" ihren Kurs auf die I. Aufklärungsgruppe durchhalten konnte. Hippers Rückberufungsbefehl wurde von allen kleinen Kreuzern prompt ausgeführt. Um 3.33 Uhr meldete Boedicker ein feindliches Flugzeug im Quadrat 159, vier Minuten später, einzelne feindliche Streitkräfte in demselben Quadrat.

Daß die britischen Schlachtkreuzer seit etwa 3.30 Uhr Kurs Ost steuerten, wurde bald erkannt. Hipper stellte fest, daß sie schnell nach links abwanderten und bald zwischen ihm und Scheer stehen würden, falls er nicht unverzüglich mit der I. Aufklärungsgruppe kehrt machte. Er schwenkte daher gegen 3.33 Uhr nach rechts bis auf Kurs SO (122°) (Plan 25—B). Die Fahrt wurde auf 18 Knoten herabgesetzt zwecks Aufnahme der II. Aufklärungsgruppe. Hipper meldete gleichzeitig seinen Standort im Quadrat 004 (Plan 26).

Groos schreibt, daß die deutschen Schlachtkreuzer um diese Zeit das 5. Linienschiffgeschwader sichteten. Bestätigt wird es durch den Bericht der „Seydlitz". Trotzdem ist wahrscheinlich, daß Hipper die Schiffe nicht sichtete bzw. nicht als Großkampfschiffe ausmachen konnte. Die Tatsache, daß er zweimal die britischen Schlachtkreuzer Scheer meldete, ohne dabei die Linienschiffe des 5. Geschwaders zu erwähnen, ist für uns ein schlüssiger Beweis, daß er von ihrer Anwesenheit nichts wußte. Andernfalls hätte er sie sicher gemeldet.

Gegen 3.34 Uhr wurde Beatty sich klar, daß er außerordentlich schnell in den Feuerbereich der Deutschen kam. Er befahl daher dem 2. Schlachtkreuzergeschwader hinter dem 1. Aufstellung zu nehmen (Plan 25—D). Das hätte er zehn Minuten früher tun sollen, am



Plan 25: 3,30 Uhr bis 3,48 Uhr nachmittags.

besten sofort nach den ersten Anzeichen dafür, daß deutsche Großkampfschiffe in der Nähe waren. Konteradmiral Pakenham schwenkte um 3.36 Uhr sofort auf entgegengesetzten Kurs (Plan 25—J) und begab sich auf den befohlenen Posten, eine Minute später ließ er die ihm zugeteilten sechs Zerstörer vorlich von „Lion" in Stellung gehen.

Beatty schickte sich nunmehr an, die notwendigen Befehle für die Entwicklung der Schlachtkreuzerflotte zur Schlacht zu geben. Er schickte den Unterseebootschutz der „Lion" und des 1. Schlachtkreuzergeschwaders, die 13. Flottille nach vorn (Plan 25—D). Die Befehle für die Zerstörer sowie für Pakenham wurden durch Flaggensignal gegeben. Auf dieselbe Weise die Nachricht an alle in Sicht befindlichen Schiffe, daß der Feind O zu N (66°) peile (Plan 25—E), desgleichen der Befehl, die Fahrt auf 24 Seemeilen heraufzusetzen (Plan 25—H). An allen Signalrahen der „Lion" wehten jetzt Flaggensignale, ein Beweis für die nachteilige Auswirkung allzulangen Zögerns. Viele Befehle mußten zu gleicher Zeit und in großer Hast gegeben werden.

Auch alle Scheinwerfer der „Lion" waren emsig in Tätigkeit. Eine belanglose Anfrage nach der Peilung der „Galatea" wurde an „Falmouth" gerichtet, eine ebenso überflüssige Antwort kam zurück. Die „Galatea", das Flaggschiff des 1. Leichten Kreuzergeschwaders, stand so weit ab, daß sie von der Brücke der „Lion" nicht in Sicht war. Weiterhin wurde als besonders wichtig ein Scheinwerfersignal an Evan-Thomas gegeben, mit dem Befehl, auf Ost (77°) Kurs zu gehen und 25 Seemeilen Fahrt zu laufen und der Mitteilung, daß der Feind in Sicht sei (Plan 25—F). Wir werden später noch einmal auf letzteres zurückkommen.

Auch Beattys Funkentelegrafie arbeitete mit Hochdruck. Anscheinend fertigten mehrere Offiziere des Stabes unabhängig voneinander die Depeschen aus. Obwohl das Signal „24 Knoten Fahrt" wehte, erhielten die Verbandsführer durch Funkspruch die Mitteilung, die Fahrt solle 25 Knoten betragen. Eine Meldung über das Sichten des Feindes wurde an Jellicoe gesandt (Plan 25—E); sie stellte fest, daß fünf feindliche Schlachtkreuzer und viele Zerstörer NO (32°) peilten, daran angehängt wurde die Standortmeldung der „Lion" (Plan 19—Q und 26—K). Zu bemerken ist, daß gleichzeitig das Signal wehte, der Feind peilt O zu N (66°). Tatsächlich lag die Peilung etwa in der Mitte der beiden Angaben. Der Kurs des Feindes wurde in

der Meldung überhaupt nicht erwähnt. Richtig ist, daß Hipper gerade in diesem Augenblick kehrt machte, und daß daher sein Kurs schwer zu bestimmen war. Jedenfalls hätte dieser wichtige Bestandteil einer Meldung über den Feind so bald als möglich hinzugefügt werden müssen, sogar der Eile halber unchiffriert; denn gerade das Fehlen dieser Angabe machte es Jellicoe unmöglich, sich ein Bild der Situation zu machen.

Mit Beattys Signal an Evan-Thomas, auf Kurs O (77°) und 25 Seemeilen Fahrt zu gehen, wollen wir uns nun etwas eingehender befassen. Die Sendung des Signals mittels Scheinwerfer erfolgte prompt. Ebenso prompt befolgte Evan-Thomas das Kurssignal Ost (77°). Aber mehr als 24 Seemeilen Fahrt konnte er zu dieser Zeit nicht erzielen. Erst um 3.40 Uhr kam er auf 24,5 Seemeilen. Die Höchstgeschwindigkeit seiner Schiffe betrug nur 25 Seemeilen. Die Geschwaderfahrt von 24,5 Seemeilen, d. h. nur einem halben Knoten weniger, war also eine vorzügliche Leistung. Evan-Thomas hat ohne Zweifel Beattys Befehl schnell und so gut es ging ausgeführt. Aber gerade das erwies sich an diesem ereignisreichen Tage als verhängnisvoll für die britische Marine. Es bedeutet unseres Erachtens keine Ausnutzung der Fähigkeiten eines Offiziers von Admiralsrang und Befehlshabers eines selbständigen Geschwaders, wenn man ihm Kurs und Fahrt vorschreibt. Wir stellen hiermit die Behauptung auf, daß das Signal Beattys gegen die elementarsten Grundsätze von Führung und Leistung verstoßen hat. Er hätte Evan-Thomas seine Absichten bekanntgeben und sich auf allgemeine Anordnungen beschränken müssen. Nichts wäre einfacher gewesen, als ihm zu sagen, die Entwicklung zur Schlacht werde auf Kurs SO (122°) erfolgen und ihm lediglich die Richtlinie zu geben, die Schlachtkreuzer zu unterstützen. Ähnliche Anweisungen hätten alle Unterbefehlshaber bekommen müssen.

Selbst wenn Beatty den Wunsch hatte, Evan-Thomas wie einen Korporal mit seinen Rekruten auf dem Exerzierplatz zu behandeln, hätte er ihm nicht statt Kurs O (77°) Kurs SO (122°) anbefehlen müssen, bzw. er hätte diesen Befehl spätestens dann geben müssen, als sich klar ergab, daß die Deutschen auf südöstlichen Kurs gingen. Der verhängnisvolle Befehl, Kurs Ost zu steuern, war für lange, lange Zeit das letzte, was Evan-Thomas von seinem Oberbefehlshaber hörte. Das überaus kampfkräftige Linienschiffgeschwader konnte

aber, solange es diesen Kurs beibehielt, niemals an die Schlachtkreuzer heranschließen, die schon zur Zeit des Befehls 8 Seemeilen entfernt standen. Wir glauben nicht zuviel zu sagen, wenn wir feststellen, daß Beatty trotz aller seiner Klagen hinsichtlich der ausgebliebenen Unterstützung seitens des 5. Geschwaders selbst nichts dazu getan hat, eine solche herbeizuführen und zu gewährleisten.

Wir wollen jetzt zu den Leichten Kreuzergeschwadern zurückkehren, die unter Führung von Alexander-Sinclair und Napier Irrwege verfolgten. Die Geschwader standen, als wir zuletzt von ihnen sprachen, volle 10 Seemeilen vor der II. deutschen Aufklärungsgruppe. Diese Distanz war unnötig groß sowohl für ein Gefecht mit den Deutschen, als auch für den Zweck, letztere hinter sich herzulocken. Als die deutschen Kreuzer um 3.30 Uhr abdrehten, meldete das Flugzeug sofort an „Engadine": „Der Feind steuert Süd." (Plan 25—C.) Letztere versuchte ohne Erfolg, die Meldung optisch über andere Schiffe an Evan-Thomas und Beatty zu geben. Der Mißerfolg nimmt nicht wunder bei der herrschenden Sintflut von Signalen auf der Kommandobrücke der „Lion" um 3.33 Uhr. Leider gab „Engadine" die wichtige Meldung nicht durch Funkspruch weiter, sei es, daß ihr dazu keine Welle zur Verfügung stand, sei es, daß es gegen die Funkverkehrsvorschriften verstoßen hätte. Jedenfalls war es nachteilig, daß weder Beatty noch Jellicoe die Nachricht erhielten, die ihnen allerdings später von anderer Seite zuging.

Alexander-Sinclair und Napier bemerkten das Abdrehen der deutschen kleinen Kreuzer erst um 3.35 Uhr und folgten dann mit ihren gesamten Streitkräften (Plan 25—J). Nach vollendeter Kehrtwendung standen sie nicht weniger als etwa 23000 Meter hinter den deutschen Kreuzern der II. Aufklärungsgruppe, mit dem Endergebnis, daß sie während der Kreuzerschlacht ausgeschaltet blieben. Sie hatten sich in Wahrheit selbst aus dem Gefecht gelockt.

Man muß es den beiden Befehlshabern lassen, daß sie nunmehr wenigstens einige gute Fühlungssignale erstatteten. Um 3.35 Uhr meldete Alexander-Sinclair durch Funkspruch an Beatty, daß die deutschen kleinen Kreuzer und Zerstörer nach Süden abgedreht hätten (Plan 25—G), und fügte seinen Standort hinzu (Plan 19—O und 26—O). Jellicoe fing die zu seiner Informierung wichtige Meldung um 3.41 Uhr auf. Es muß allerdings bemerkt werden, daß der darin enthaltene Kurs recht ungenau war, was aber von keiner Bedeutung war. Um 3.38

Uhr sandte Napier eine noch weit bessere Mitteilung an Beatty und Jellicoe (Plan 25—K). Sie enthielt alles Notwendige und war geeignet, Jellicoe ein klares Bild der Situation zu geben. Napier fügte seinen eigenen Standort hinzu (Plan 19—P und 26—P) und stellte fest, der „Feind" peilt Ost zu Süd (88°), Distanz unbekannt — sie muß daher bedeutend gewesen sein, wahrscheinlich 10—15 Seemeilen. Der Kurs des Feindes war mit SO (122°) richtig geschätzt, ebenso seine Fahrt mit 21 bis 25 Seemeilen. Der schwache Punkt der Meldung war das Wort „Feind". Durch einen Glückzufall war diese unklare Fassung von Vorteil. Napier bezeichnete mit Feind die Kreuzer und Zerstörer, mit denen er in Berührung gewesen war, Jellicoe glaubte dagegen, die deutschen Schlachtkreuzer seien gemeint. die Meldung traf für beide Fälle zu, so daß Napier, wahrscheinlich ohne es zu ahnen, eine wertvolle Nachricht geliefert hatte. Jedenfalls ist die Fassung seiner Meldung zu loben.

Als Beatty das Aufdampfen der sechs Zerstörer der 9. und 10. Flottille nach Backbord vorne bemerkte, befahl er der 13. Flottille, Steuerbord querab Aufstellung zu nehmen. Das zweite Schlachtkreuzergeschwader setzte sich um 3.45 Uhr hinter das erste (Plan 25—N). Pakenham führte das schwierige Manöver schnell und geschickt aus. Beatty ließ, um Rauchbehinderung zu vermeiden, alle sechs Schlachtkreuzer gleichzeitig auf Kurs OSO (100°) wenden und zu derselben Zeit die Peilungslinie NW (302°) einnehmen. Ein derartiges schwieriges Doppelmanöver in einem so kritischen Augenblick anzuordnen, war recht abwegig. Besser und vorzuziehen wäre eine Schwenkung auf Kurs Südost und dann eine gleichzeitige Wendung um zwei Strich nach Backbord gewesen. Um 3.46 Uhr befahl Beatty für „Lion" und „Princeß Royal" Feuerkonzentration auf das führende feindliche Schiff (Plan 25—P). Während der Ausführung der befohlenen Manöver meldete Beatty um 3.45 Uhr an Jellicoe den Kurs des Feindes (Plan 25—R) Süd 55° Ost (112°) und fügte seinen Standort hinzu (Plan 19—R und 26—R). So erhielt Jellicoe ein Bild der Lage.

Während Beatty Bände von Befehlen erließ und in letzter Minute komplizierte Manöver ausführte, traf Hipper einige wenige Maßnahmen, um seine Schiffe mit der Aussicht auf Erfolg in die Schlacht zu führen. Bereits um 3.39 Uhr hatte er den Befehl gegeben: Feuerverteilung von links, Schiff gegen Schiff (Plan 25—L). Drei Minuten später ließ er den Schiffsabstand auf 500 Meter schließen. Um 3.45

Uhr befahl er die erste Gefechtswendung (Plan 25—O) auf Kurs SSO (145°). Letztere war die in der Schlacht gebräuchliche Wendung, bei der das hinterste Schiff die Wendung beginnt und die anderen Schiffe in ihrer Reihenfolge von achtern nach vorne schnell folgen. Die Tatsache, daß die schwere, aus 30,5 cm und 34 cm bestehende Artillerie der britischen Schlachtkreuzer größere Schußweiten besaß, als die 28-cm- und 30,5-cm-Geschütze der deutschen, war für Hipper stets Gegenstand der Sorge. Die Gefahr bestand, daß das feindliche Feuer, auf größte Entfernungen eröffnet, nicht erwidert werden konnte. Es war daher notwendig, die bestehende Gefahrzone möglichst schnell durch scharfes Herandrehen zu überbrücken. Aus diesem Grunde wurde die Gefechtswendung ausgeführt. Zum Glück für Hipper waren die Briten noch nicht soweit geordnet, daß sie den Vorteil der größeren Schußweiten ausnutzen konnten. Beatty hatte die Gelegenheit, die ersten Treffer zu landen, verpaßt. Gegen 3.48 Uhr war die Entfernung auf etwa 15 000 Meter gesunken. Das genügte Hipper vollauf, er ließ das Feuer eröffnen (Plan 25—R). Gleichzeitig sandte er folgende ausführliche Meldung über die Lage an Scheer (Plan 27—A):

„Sechs feindliche Schlachtkreuzer und leichte Streitkräfte in 151 mit Kurs SO (122°), I. Aufklärungsgruppe in 004 Kurs SSO (145°), Fahrt 18 Knoten. Bin im Gefecht mit sechs Schlachtkreuzern. Bitte um den Standort unseres Gros."

So bekam Scheer volle Übersicht über die Lage.

Es dürfte sich lohnen, einiges Grundsätzliche über beide Parteien anzuführen. Als um 3.48 Uhr das Feuer eröffnet wurde, hatte die schnelle Entwicklung des Gefechtes in südöstlicher Richtung sich ungünstig auf die Stellung der leichten Verbände beider Parteien ausgewirkt. Insbesondere standen fast alle leichten Streitkräfte achterlich statt vorlich von den Großkampfschiffen. Die fünf deutschen Schlachtkreuzer waren in einer zwei Strich-Staffel vortrefflich aufmarschiert. Jedes Geschütz kam zum Tragen. Ihr Seitenpanzer, in spitzem Winkel dem Feinde zugekehrt, verringerte die Möglichkeiten der feindlichen Artillerie. Ihre Fahrt von nur 18 Seemeilen erleichterte das Positionhalten und das Aufdampfen der II. Aufklärungsgruppe.

Auf der anderen Seite waren die sechs britischen Schlachtkreuzer noch in der Ausführung eines verwickelten Doppelmanövers begriffen. Ihre Formation wird niemals genau festzustellen sein. Wahrschein-

lich ist, daß einige von ihnen zunächst nur die vorderen Turmgeschütze zum Tragen bringen konnten. Bekannt geworden ist nur, daß die britischen Schiffe im allgemeinen erst eine oder mehrere Minuten später die deutschen Salven erwidert haben. Bei „New Zealand" betrug die Verzögerung drei Minuten, bei „Indefatigable" wahrscheinlich noch mehr.

Das 5. Linienschiffgeschwader peilte von „Lion" 293°, Entfernung 8 Seemeilen. Für die Schlacht kam es weniger auf seinen Abstand, als auf die Peilung an, in der es stand. Für die Briten war es natürlich vorteilhafter, wenn es vorlich zu den Kreuzern stehend in den Kampf eingreifen konnte; denn dann konnte es sich zwischen Beatty und Scheer schieben. Wenn Evan-Thomas auf Anweisung Beattys von 3.20 Uhr ab einen geeigneten Kurs gesteuert hätte, so würde er 3.48 Uhr gerade 3 Seemeilen hinter Southampton gestanden haben. Ein Blick auf Plan 25 zeigt, daß er dann die Möglichkeit gehabt hätte, sich zwischen Hipper und Scheer zu schieben mit der Aussicht auf entscheidende Erfolge. Aber auch ohne dies war die Anwesenheit des 5. Geschwaders ein großer Vorteil für die Briten. Hipper war entschlossen, die englischen Schlachtkreuzer, trotz ihrer Überzahl von 6 zu 5, anzugreifen, er wußte indessen nichts von der Anwesenheit des 5. Geschwaders. Dieser Umstand gab Evan-Thomas die Gelegenheit, in einem kritischen Stadium einzugreifen. Jedenfalls waren die Linienschiffe des 5. Geschwaders ein genügend starker Rückhalt für die Schlachtkreuzer, wenn es ihnen schlecht ergehen sollte. Soviel über Lage und Aussichten der Großkampfschiffe.

Drei Schiffe der II. Aufklärungsgruppe standen 7 Seemeilen achterlich der I. Aufklärungsgruppe, das vierte Schiff, die „Wiesbaden", dagegen nur 5 Seemeilen. Neun Zerstörer der VI. und sechs Zerstörer der II. Flottille standen 4 Seemeilen achteraus von „Lützow". „Regensburg" und vier Zerstörer der II. Flottille standen Backbord querab von „von der Tann", bestrebt, ihre Station vorlich der Schlachtkreuzer einzunehmen. Etwas vorlich von „Lützow" standen die elf Zerstörer der IX. Flottille. Da die I. Aufklärungsgruppe nur 18 Seemeilen Fahrt lief, gewannen alle leichten Streitkräfte beim Aufdampfen langsam an Raum.

Was die britische Schlachtkreuzerflotte anbetrifft, so waren ihr 1. und 3. Leichtes Kreuzergeschwader völlig ausgeschaltet. Sie standen nicht weniger als 17 Seemeilen hinter „Lion", sie waren sogar

12 Seemeilen hinter der II. deutschen Aufklärungsgruppe zurückgeblieben. Das 2. Leichte Kreuzergeschwader dagegen befand sich in günstiger Position für die sich in südöstlicher Richtung entwickelnde Schlacht etwas vorlich von den Schlachtkreuzern. Es war Beattys Glück, daß es von Kommodore Goodenough, dem tüchtigsten Kreuzerführer seiner Flotte, befehligt wurde. Die „Champion" und ihre Zerstörer (acht von der 13. und zwei von der 10. Flottille) standen etwa 2 Seemeilen vor „Lion" in günstiger Angriffsstellung. Dagegen standen die sechs Boote der 9. und 10. Flottille, die den Unterseebootschutz des 2. Schlachtkreuzergeschwaders gebildet hatten, sehr ungünstig in der Schußlinie der Schlachtkreuzer. Da sie vorher weit vorlich von „Lion" gestanden hatten, ist ihr falsches Manöver beim Aufmarsch zur Schlacht unentschuldbar. Das Manöver aller der genannten leichten Streitkräfte wäre sehr erleichtert worden, wenn Beatty um 3.30 Uhr das einfache Signal gemacht hätte: „Der Admiral wird die Flotte auf südöstlichem Kurs entwickeln." Die „Fearleß" und neun Zerstörer der 1. Flottille standen bei dem 5. Linienschiffgeschwader und kamen also für die Schlacht zunächst nicht in Betracht. Die Zerstörer „Onslow" und „Moresby" von der 13. Flottille standen 14 Seemeilen von „Lion" entfernt bei „Engadine", die mit der Übernahme des um 3.47 Uhr zurückgekehrten Flugzeuges beschäftigt war (Plan 25—Q). Über die Tätigkeit von „Engadine" in den nächsten Stunden ist nichts bekanntgeworden. Für die britischen leichten Streitkräfte bestand keinerlei Aussicht, ihre ungünstige Stellung zu verbessern, da Beatty auf 25 Seemeilen Fahrt ging, was praktisch ihre höchste Leistung beim Fahren im Verbande war.

Zusammenfassend sei festgestellt, daß auf beiden Seiten die Aufstellung der leichten Streitkräfte für das Gefecht im allgemeinen ungünstig war.

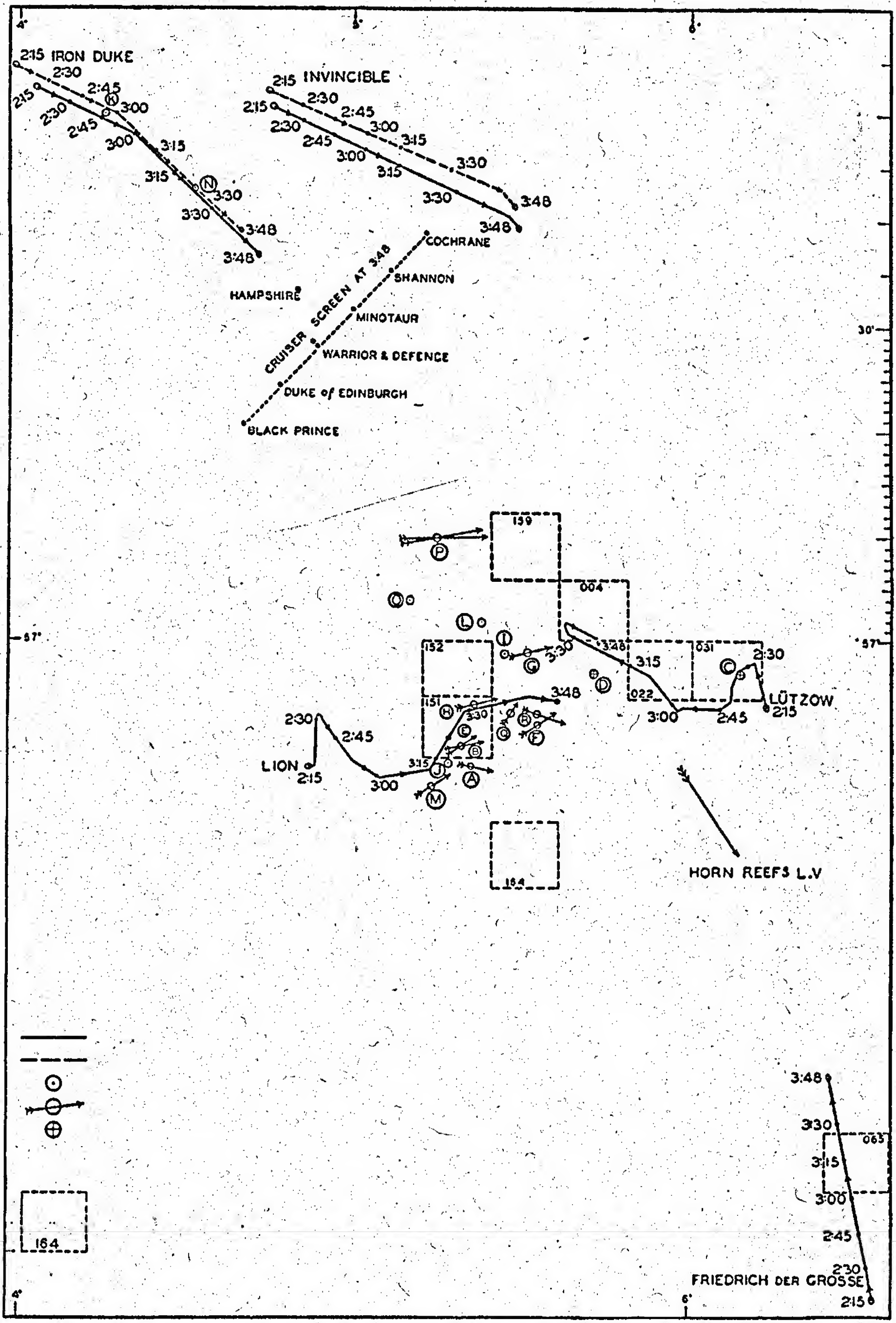
Die Aufstellung der deutschen Schlachtkreuzer war weit besser als die der britischen.

Ein Blick auf Plan 25 und 26 zeigt, daß die Behauptung Beattys, er habe zwischen dem Feind und dessen Häfen gestanden, unrichtig ist. Die Peilungslinie Hipper—Beatty verlief ungefähr senkrecht zu der Peilung von Horns Riff. Richtig ist, daß Beatty der II. deutschen Aufklärungsgruppe den Rückweg verlegen konnte. Vielleicht ist diese Tatsache für Hipper bis zu einem gewissen Grade mitbestimmend gewesen, als er seinem überlegenen Gegner die Schlacht anbot, doch

dürfte dieser Grund nebensächlicher Art gewesen sein. Die Tatsachen beweisen, daß Hipper aus eigenem Entschluß und freiem Willen die Schlacht begann. Zunächst wollte er auf dem ungünstigen nordwestlichen Kurse fechten. Nach seiner Kehrtwendung ging er dann um 3.40 Uhr mit der Fahrt bis auf 18 Seemeilen herunter, fünf Minuten später drehte er scharf an den Feind heran. Er war nicht unentschlossen zu kämpfen, sondern er wollte auch die Entscheidung durch Verringerung der Gefechtsdistanz erzwingen. Hut ab vor Hipper!

Wir müssen die Szene des Skagerrakdramas jetzt erweitern, damit offenbar wird, welche allerdings vorläufig untergeordnete Rollen Jellicoe, Hood und Scheer in der Zeit von 2.15 Uhr bis 3.48 Uhr nachmittags gespielt haben. Um 2.15 Uhr stand „Iron Duke" von der „Lion" in 336° 69,5 Seemeilen entfernt. Die Schlachtflotte marschierte mit Kurs SOzO (112°) und 14 Seemeilen Fahrt über den Grund, die Fahrt bei den Zickzackbewegungen war entsprechend höher. „Invincible" stand von „Iron Duke" in 94° etwa 23 Seemeilen entfernt. Hood stand also beträchtlich links (nördlich) von der Flottenachse, was von untergeordneter Bedeutung war. „Invincible" war von „Lion" 64,5 Seemeilen entfernt. Auf deutscher Seite peilte „Friedrich der Große" 170° von „Lützow" bei einem Abstand von 59 Seemeilen. Hood und Scheer waren also bei der ersten Begegnung der Flotten je etwa drei Dampfstunden von den vorgeschobenen Streitkräften entfernt.

„Iron Duke" erhielt, wie bereits gesagt, pünktlich um 2.18 Uhr die erste Meldung der „Galatea" über Fühlung mit dem Feinde (Plan 26—A). Die Funkverbindung in der Grand Fleet arbeitete glänzend, Jellicoe erfuhr sofort alles, was Beattys Kreuzer zu melden hatten. Ihre Fühlungssignale erfüllten ihren Zweck, abgesehen davon, daß die aufgegebenen Standorte der Schiffe sehr ungenau waren. „Galatea" leistete in dieser Beziehung Fantastisches. Bei der Eintragung in die Karte (Plan 26) muß Jellicoe den Eindruck gehabt haben, daß sie ganz wild in der Gegend herumfuhr. Die von ihr gemeldeten Standorte waren häufig 8 Seemeilen südlich ihrer wirklichen Position (Plan 19). Doch Jellicoe war noch zu weit entfernt, um auf solche Einzelheiten zu achten. Zunächst dachte er beim Sichten des Feindes, es handele sich nur um einen einzelnen Verband deutscher Kreuzer. Das interessierte also nur Beatty, er fuhr daher weiter, ohne seinen Kurs über den Grund und seine Geschwindigkeit zu ändern.



Plan 26: Die Operationen der Grand Fleet und der Hochseeflotte, 2,15 Uhr bis 3,48 Uhr nachmittags. ——— die wirklichen Schiffs-Kurse; ········· die geschätzten Schiffs-Kurse; [164] Quadrat 6' Breite und 12' Länge aus der deutschen Quadratkarte.

Um 2.35 Uhr machte ihm die Admiralität Mitteilung von der Detachierung des Zerstörers „Talisman" mit vier Unterseebooten der 11. (Blyth) Flottille nach ihrer Position auf der Dogger-Bank. Gleichzeitig kam der auf Irrtum und Zufall beruhende Bericht Alexander-Sinclairs über „die, wie von einer Flotte herrührenden starken Rauchwolken." (Plan 26—E.) Bekanntlich hatte die „Galatea" nur die „Elbing" zur Hilfe kommende II. deutsche Aufklärungsgruppe gesichtet. Die irrige aber schließlich doch richtige Meldung brachte Jellicoe erst darauf, daß starke deutsche Verbände im Anmarsch seien. Er ließ unverzüglich Dampf auf machen für „Äußerste Kraft". Um 2.43 Uhr wurde die Fahrt auf 17 Seemeilen vermehrt und das Zickzacklaufen abgebrochen. Der Standort der „Galatea" peilte 150° von „Iron Duke". Jellicoe ließ daher die Linienpeilung der Führerschiffe der Linienschiffsdivisionen um zwei Strich nach rechts auf NOzO (44°) verschieben. Dieses Manöver sollte seine Linie rechtwinklig zur Peilung des Gegners einstellen und die schnellste Entwickelung gegen den Feind gestatten bzw. sicherstellen.

Um 2.51 Uhr fing „Iron Duke" die Meldung Alexander-Sinclairs an Beatty auf, daß sich in dem Rauch, abgesehen von Zerstörern und Kreuzern, anscheinend 7 Schiffe befänden (Plan 26—F). Offenbar hörte „Iron Duke" die innerhalb der Flotte ausgetauschten Funksprüche mit, was sicherlich gut und nützlich war. Jellicoe vermehrte darauf um 2.55 Uhr die Fahrt auf 18 Seemeilen und befahl mit größtmöglicher Beschleunigung Dampf auf für „Äußerste Kraft" zu machen. Er vergaß dabei aber nicht die Knappheit der Zerstörer an Brennmaterial und ordnete für diese Dampf für 21 Seemeilen — die Höchstgeschwindigkeit der Linienschiffe — an.

Um 3.00 Uhr ging die Schlachtflotte auf Kurs SOzS (134°). Die Linienpeilung der die Divisionen führenden Linienschiffe verlief nun wieder senkrecht zu dem Flottenkurs. Interessant ist, daß letzterer gerade auf den Standort der I. Aufklärungsgruppe zu führte. Um 3 Uhr meldete die „Falmouth" drei feindliche Kreuzer (Plan 26—G). Der Standort, den sie meldete lag, obwohl sie südlich von „Galatea" stand, weit nördlicher als der von letzterer gemeldete Standort. Für Schiffe und auch für Luftstreitkräfte ist es nach unserer Meinung zweckentsprechender, den Standort des Gegners zu melden, statt den eigenen.

Während der ganzen Zeit hielt Jellicoe die Funkstille ein, das brachte aber den großen Nachteil mit sich, daß bei der schwierigen und langsam arbeitenden optischen Verbindung dem 3. Schlachtkreuzergeschwader die Kursänderung der Schlachtflotte nach Süden nicht mitgeteilt werden konnte. Hood blieb daher auf dem alten Kurse, der um zwei Strich von dem neuen Kurse der Schlachtflotte abwich. Konteradmiral Hood erhielt die erste Meldung der „Galatea" um 2.23 Uhr. Wie der Bericht von „Indomitable" sagt, liefen außerdem viele Nachrichten über den Feind ein, die jedoch durchweg seinen Standort verschieden angaben. Hood dachte wie Jellicoe, daß ihn zunächst die Sache nichts anginge und setzte seinen Marsch auf dem alten Flottenkurs etwa 115° fort, ebenso das Zickzackfahren mit weit ausholenden Vier-Strichwendungen.

Gegen 3.08 Uhr erhielt Jellicoe die erfreuliche Nachricht von „Galatea" (Plan 26—J), der Feind steuere nach Nordwest, d. h. gerade auf ihn zu. Das 1. und 2. Kreuzergeschwader, die in der Aufklärungslinie 10 Seemeilen vor dem Flottenflaggschiff „Iron Duke" standen, erhielten Befehl, ihren Abstand auf 16 Seemeilen zu vergrößern. Da die Schlachtflotte aber nunmehr mit 18 Seemeilen Marschgeschwindigkeit fuhr und die Panzerkreuzer nur 21 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit besaßen, konnten sie nur sehr langsam Raum gewinnen. Wie wir sehen werden, haben sie später nur wenig mehr als 10 Seemeilen vor „Iron Duke" gestanden, was aber ohne Bedeutung ist.

Inzwischen hatten die britischen Funkpeilstationen mehrere deutsche Funksprüche aufgefangen und über die Admiralität Jellicoe den Standort eines Kreuzers (Plan 26—C) und eines Zerstörers (Plan 26—D) um 3.10 Uhr übermittelt. Da die Nachricht aber 40 Minuten alt war, hatte sie keinen Wert mehr, abgesehen von dem der Kontrolle für die Meldungen von „Galatea" und „Falmouth". Immerhin beweist der Vorgang, wie richtig es seitens der Deutschen gewesen ist, bis zum Sichten des Feindes keine Funksprüche abzugeben.

Um 3.10 Uhr machte Hood an „Chester" das Scheinwerfersignal, er werde Kurs ändern auf OSO (100°) und die Fahrt auf 22 Seemeilen heraufsetzen. Die Admiralität legte das dahin aus, daß Hood die Absicht gehabt habe, die von „Galatea" mit Nordwestkurs (302°) gemeldeten deutschen Kreuzer abzufangen. Es waren aber nur zwei Minuten seit der Abgabe des Signals der „Galatea" vergangen, und die Änderung des Kurses um nur einen Strich von den

Deutschen ab dürfte keine Bedeutung gehabt haben. Es ist sehr zweifelhaft, ob Hood den Kurs wirklich gesteuert hat. Weder „Indomitable" und „Inflexible" noch „Canterbury" berichten etwas darüber, obwohl sie die Beschleunigung der Fahrt erwähnen. Der Standort des 3. Geschwaders späterhin beweist, daß der Kurs, wenn überhaupt, nur wenige Minuten gesteuert sein kann. „Chester" empfing das Signal erst um 3.26 Uhr, mit der Zeit erreichte es, von „Minotaur", „Active" und anderen Schiffen weitergegeben, die „Iron Duke". Hood hatte sicherlich inzwischen seinen Plan geändert. Ein Signal, dessen Weitergabe auf so viele Zwischenstationen angewiesen ist, hat keinen Wert und wirkt gewöhnlich mehr irreführend als informierend, besonders wenn seine Zahlengruppen durch die häufige Weitergabe verstümmelt werden.

Jellicoe strebte an, die Schlachtflotte möglichst schnell auf das Gefechtsfeld zu führen und dabei auf alle Möglichkeiten gefaßt zu sein. Um 3.16 Uhr verringerte er den Abstand seiner Divisionskolonnen auf 2000 Yards (etwa 1800 Meter), das ergab nach der Entwickelung der Flotte einen Schiffsabstand von 500 Yards (etwa 450 Meter). Bei der enormen Länge seiner Schlachtlinie von 24 Linienschiffen war es natürlich geboten, letztere soviel wie möglich zusammenzudrängen, besonders da die deutsche Schlachtlinie aus einer weit geringeren Anzahl von Schiffen bestand. Der verhältnismäßig geringe Schiffsabstand von 500 Yards war daher notwendig. Nachdem heute die Zahl der Großkampfschiffe stark abgenommen hat, ist es vorteilhafter, den Schiffsabstand nicht zu klein zu bemessen und Raum zu lassen für notwendige Manöver. Wir werden sehen, daß die fehlende Freiheit des Manövers der einzelnen Schiffe der britischen Flotte bei einer Gelegenheit außerordentliche Nachteile brachte.

Um 3.18 Uhr ordnete Jellicoe die ganz außergewöhnlich hohe Marschfahrt von 19 Knoten an. Drei Minuten später um 3.15 Uhr fing die „Iron Duke" Beattys Funkspruch an seine Verbandsführer auf. Er enthielt seinen Standort, Kurs und Fahrt (Plan 26—J). Der Standort war um 3½ Seemeilen falsch (Plan 19—J 2), der Kurs enthielt, wie schon berichtet, einen Fehler von 5° (Plan 19—J 1). Jellicoe war indessen noch so weit entfernt, daß diese Fehler für ihn bedeutungslos waren. Letztere können große Verwirrung nur dann anrichten, wenn sie unmittelbar vor dem Sammeln zweier Verbände oder vor der Gefechtsberührung mit dem Feinde in Erscheinung treten. Das

Studium des Planes 26 ergibt, daß Jellicoes Kurs sehr geeignet war, ihn schnellstens auf den Schauplatz der Ereignisse zu führen.

Um 3.22 Uhr spitzte sich die Lage so zu, daß Jellicoe nun auch für die Zerstörer Dampf auf für „Äußerste Kraft" anordnete. Fünf Minuten später fing die „Iron Duke" die um 3.15 Uhr abgegebene Meldung der „Galatea" auf (Plan 26—L). Sie besagte, der Rauch peile OSO (100°), das Geschwader im Rauch, welches tatsächlich die II. Aufklärungsgruppe war, steuere WNW (279°). Etwa gleichzeitig traf die 3.22 Uhr aufgegebene Meldung der „Nottingham" ein (Plan 26—M). Sie besagte, daß 15,5 Seemeilen ab, fünf Rauchsäulen in ONO in Sicht seien. Das war die erste einwandfreie Meldung über das Sichten der deutschen Schlachtkreuzer. Der z. Zt. der Meldung aufgegebene Standort der „Nottingham" lag 8 Seemeilen südwestlich von ihrem wahren Standort (Plan 19—M 2 und 19—M 1).

Um 3.29 Uhr erhielt „Iron Duke" die Meldung Alexander-Sinclairs, daß er die Deutschen hinter sich her nach Nordwesten locke (Plan 26—L). Das war eine erfreuliche Botschaft für Jellicoe. Es hatte den Anschein, als ob Beatty, Hood und Jellicoe von drei Seiten gleichzeitig den Feind fassen würden; den Feind, der erst jetzt Beattys Schlachtkreuzer gesichtet hatte und noch nichts ahnte von dem in seiner Nähe befindlichen 5. Geschwader und ebensowenig von den Streitkräften Jellicoes und Hoods, die sich ihm von Norden kommend, näherten. Man stelle sich vor, welche Lage entstanden wäre, wenn Beatty Hipper in ein Gefecht auf nordwestlichem Kurse verwickelt hätte, um ihn auf die im Norden stehende Schlachtflotte zu ziehen, und Evan-Thomas auf südöstlichem Kurse geblieben wäre, um ihm den Rückweg nach Horns Riff zu verlegen. Aber der wahre Tatbestand war leider der, daß Beatty die voraussichtlich nie wiederkehrende Gelegenheit, unterlegenen feindlichen Streitkräften den Rückweg zu verlegen, verpaßt hatte. Der Umstand, daß die II. Aufklärungsgruppe nicht nach Westen zur Deckung der Flanke Hippers aufgeklärt hatte, gab letzteren zwar in die Hand des Feindes. Aber zum Glück für Hipper verzichtete Beatty auf dieses Geschenk des Himmels. Wir können nicht umhin, zu überlegen, was in dieser spannenden Situation geschehen wäre, wenn jeder der fünf getrennt operierenden Verbände über moderne Flugzeugträger oder mit Katapulten von den Linienschiffen und Kreuzern abzuschießende Flugzeuge verfügt hätte. Sicherlich hätten die Flugzeuge Hippers und Beattys Streit-

kräfte bald entdeckt und ständig beobachtet. Wahrscheinlich würden auch bald Geschwader von Bombern angegegriffen haben. Es ist indessen nicht wahrscheinlich, daß Scheers, Jellicoes und Hoods Streitkräfte rechtzeitig von den Flugzeugen gesichtet wären. Die vorstehende Überlegung zeigt auch, wie sehr die Deutschen bei dieser Gelegenheit ihre Luftschiffe vermißt haben müssen. Von letzteren war aber nicht ein einziges trotz vieler Funksprüche in der Lage, den Schauplatz der Ereignisse rechtzeitig zu erreichen.

Um die Zeit, als Jellicoe die zuletzt erwähnten Nachrichten vom Feind erhielt, kam auch die 3.15 Uhr von Beatty aufgegebene Depesche an (Plan 26—J). Sie gab seinen Standort richtig an. Sofort übermittelte Jellicoe auch an Beatty seinen Standort (Plan 26—K); dieser war aber erheblich falsch und lag 5½ Seemeilen westlich von seinem richtigen Besteck, was sich später durch Vergleich mit seiner Position um 3.30 Uhr ergab. Jellicoe und Beatty tauschten gleichzeitig auch Kurs und Fahrt aus. Das waren die ersten Funksprüche von Beattys und Jellicoes Seite. Die britischen Befehlshaber waren sich der mit der Abgabe von Funksprüchen verknüpften Gefahr wohl bewußt, hatten sie doch oft genug aus den Funksprüchen des Gegners Nutzen gezogen. In diesem kritischen Augenblick hielten sie aber die Zeit für gekommen, mit Funksprüchen zu arbeiten. Ob das richtig war, muß ihrem eigenen Urteil überlassen bleiben. Jedenfalls haben die Deutschen es nicht verstanden, ihrerseits die Gelegenheit auszunutzen.

Jellicoe wies um 3.31 Uhr alle Flaggoffiziere an, innerhalb ihres Befehlsbereiches die Lage bekanntzugeben. Obwohl die vorliegenden Meldungen viel Ungenaues enthielten, war die Maßnahme vom Standpunkt der Moral und zur Stärkung des Kampfgeistes zu begrüßen.

Um 3.35 Uhr gab Jellicoe nachstehende Information an den Befehlshaber der Zerstörer-Flottillen auf „Castor“: „Feindliche Kreuzer und Zerstörer werden von unserer Schlachtkreuzerflotte nordwärts gejagt, Zusammenstoß mit unseren Kreuzern voraussichtlich gegen 4 Uhr nachmittags.“ Der Inhalt ist bezeichnend dafür, daß Jellicoe sich um 3.35 Uhr noch nicht klar darüber geworden war, daß auch deutsche Schlachtkreuzer im Spiele waren, trotz der Meldungen seiner Leichten Kreuzer über starken Rauch „wie von einer Flotte herrührend“, sieben Rauchsäulen, fünf Rauchsäulen gesichtet usw.

Jellicoes Urteil über die Lage wurde bald von Grund auf erschüttert. „Iron Duke" fing um 3.32 Uhr den Befehl Beattys an seine Verbandführer auf: Kurs Ost (77°) Fahrt 25 Seemeilen. Acht Minuten später traf der um 3.35 Uhr von Beatty aufgegebene Bericht ein (Plan 26—Q).

Wie uns bekannt, sprach er von fünf feindlichen Schlachtkreuzern und vielen Zerstörern in NO (32°) ohne Angabe ihres Kurses und ihrer Fahrt. Aufklärung über die letzteren Punkte brachten spätere Nachrichten, darunter die beiden zwischen 3.41 Uhr und 3.44 Uhr aufgegebenen Meldungen der „Galatea" und der „Falmouth". Die erste besagte unter Beifügung des Standorts der „Galatea" (Plan 26—O), daß die deutschen Leichten Kreuzer und Zerstörer nach Süden (167°) abgedreht hätten. Die zweite mit dem Standort der „Falmouth" (Plan 26—P) besagte, daß der „Feind" SO (122°) steuere. Wie aus Plan 19 hervorgeht, waren die Standorte der beiden britischen Kreuzer um je etwa 8 Seemeilen falsch, noch dazu nach verschiedenen Richtungen hin. Wie erinnerlich, hatten die Leichten deutschen Kreuzer tatsächlich um 3.30 Uhr und die Schlachtkreuzer 3.33 Uhr südöstlichen Kurs aufgenommen.

Um 3.45 Uhr gab Jellicoe eine Kontroll-Position des Flottenflaggschiffes bekannt (Plan 26—N), eine weise Maßnahme; alle in Signalweite befindlichen Schiffe konnten nun ihre Positionen in Einklang mit der des Flottenflaggschiffes bringen. Um 3.45 Uhr traf weiterhin die Meldung Beattys (Plan 26—R) ein, der „Feind" — vermutlich waren die Schlachtkreuzer gemeint — steuere Süd (55°) Ost (112°). Endlich hatte Jellicoe volle Übersicht über die Lage. Bei der Eröffnung des Geschützfeuers um 3.48 Uhr stand er 52½ Seemeilen von Beatty entfernt mit ungefährem Kurs auf die deutschen Schlachtkreuzer. Alle seine Maßnahmen waren zweckentsprechend und bewundernswert.

Nach dem Bericht von „Indomitable" hatte Hood inzwischen seinen Kurs von etwa 115° weiter gesteuert. Von der um 3 Uhr von Jellicoe befohlenen Kurs- und Fahrtänderung erhielt „Chester" über „Minotaur" um 3.20 Uhr, Hood erst gegen 3.30 Uhr Kenntnis. Es ist anzunehmen, daß er zwischen 3.41 Uhr und 3.44 Uhr die Kursänderung der Deutschen nach Südosten erfuhr. Um 3.45 Uhr änderte er Kurs auf S 26° O (141°). Der Kurs des 3. Schlachtkreuzergeschwaders konvergierte nunmehr um 7° mit dem Jellicoes. Da

Hood seine Fahrt von 22 Seemeilen gegen 19 Seemeilen Jellicoes beibehielt, ist anzunehmen, daß seine Kursänderung nur die Verbesserung seiner Position bezweckte und nicht eine Sonderaktion gegen die feindlichen Kreuzer. Tatsächlich hätte er auch wenig oder gar nichts gegen sie unternehmen können. Um 3.48 Uhr peilte „Invincible" von „Iron Duke" 85°, bei einem Abstande von 24½ Seemeilen (Plan 26). Hood stand also etwas nördlich von der ihm vorgeschriebenen Position, was von keiner Bedeutung war.

Wenden wir uns nun wieder der deutschen Seite zu. Vizeadmiral Scheer hatte sich von den elf Luftschiffen der Hochseeflotte großen Nutzen versprochen. Es stiegen jedoch nur fünf Luftschiffe auf, da Korvettenkapitän Strasser für notwendig erachtete, sechs für den nächsten Tag in Reserve zu halten. Keins der fünf aufgestiegenen Schiffe befand sich in der Nähe des Gebietes, wo die ersten Begegnungen beider Parteien stattfanden.

Scheer erhielt um 2.28 Uhr die erste Meldung von „B 109" über das Sichten von einzelnen feindlichen Kreuzern in Quadrat 164. Die gemeldete Position lag etwa 12 Seemeilen südlich des wahren Standortes von „Galatea" und „Phaeton". Alle in deutschen Meldungen erwähnten Quadrate sind in Plan 19 und 26 eingetragen. Das Flottenflaggschiff Scheers, „Friedrich der Große", war zur Zeit der Meldung 52 Seemeilen von Quadrat 164 entfernt (Plan 26). Nach Groos war es unmöglich, aus den ersten Meldungen ein Urteil über die Sachlage zu gewinnen. Scheer sah daher wie Jellicoe von grundsätzlichen Maßnahmen zunächst ab. Seine drei Linienschiffgeschwader fuhren in einer langen Kiellinie. Diese Formation wurde wahrscheinlich gewählt, um das Passieren des minenfreien Kanals bei dem Marsch durch die Minenfelder zu erleichtern. Der Geschwaderabstand betrug nach Scheer 3500 Meter (etwa 3825 Yards). Anscheinend wurde er von dem letzten Schiff des führenden bis zum ersten Schiff des nachfolgenden Geschwaders gerechnet.

Unmittelbar nach dem Bericht von „B 109" über das Sichten einzelner Kreuzer, sprach eine Meldung der „Elbing" von einem feindlichen Panzerkreuzer, ohne einen Standort anzugeben. Hipper meldete um 2.36 Uhr seinen Standort den Tatsachen entsprechend in Quadrat 031. Bei Scheer mußte das den Glauben erwecken, der Standort der feindlichen Streitkräfte sei von „B 109" falsch angegeben. War er richtig, dann war die Lage insofern ernst, als es den

feindlichen Streitkräften freistand, sich zwischen Hipper und Scheer zu schieben. Um 2.55 Uhr berichtete „Frankfurt" den Tatsachen entsprechend, daß es sich nicht um einen Panzerkreuzer, sondern um vier Kreuzer der Calliope-Klasse handele. Eine weitere Komplikation ergab sich daraus, daß „Frankfurt" als Standort des Feindes Quadrat 047 delta angab. Dieses Quadrat ist auf der Karte nicht zu finden.

Um 3.04 Uhr befahl Scheer den Geschwadern, aufzuschließen. Offenbar war damit gemeint, die Geschwaderabstände sollten den normalen Schiffsabständen angeglichen werden. Zwei Minuten später gab er das Signal: „Alle Fahrt" 15 Seemeilen und „Klar Schiff zum Gefecht". Um 3.15 Uhr erhielt er von Hipper die Nachricht, es seien nur vier leichte Kreuzer gesichtet, der Standort der I. Aufklärungsgruppe sei im Quadrat 022. „Elbing" machte mehrere Meldungen über die feindlichen Kreuzer und stellte fest, daß ihr Standort Quadrat 152 sei und ihr Kurs NNW (324°).

Um 3.24 Uhr erfuhr Scheer, daß die II. Aufklärungsgruppe sich im Gefecht mit den feindlichen Kreuzern befand. Wenige Minuten später, um 3.29 Uhr, meldete Hipper starke feindliche Streitkräfte im Quadrat 151. Gleichzeitig kamen schlechte Nachrichten von „L 9". Bei der Aufklärung nach Westen war die Steuerbord-Schraubenwelle des Luftschiffes gebrochen, es mußte in seine Halle zurückkehren. Um 3.55 Uhr kam schließlich die weitere Meldung, daß Schiffe des feindlichen Gros mit Kurs N (347°) in Sicht seien und zwar im Quadrat 151. Die „Frankfurt" meldete noch einzelne feindliche Streitkräfte im Quadrat 159. Da dieses Quadrat 19 Seemeilen nordöstlich von Quadrat 151 lag, handelte es sich dabei anscheinend um einen ganz anderen feindlichen Verband.

Scheer hatte als Schiffsabstand bereits 700 Meter (etwa 765 Yards) vorgeschrieben. Er ging um 3.40 Uhr auf 17 Seemeilen Fahrt, d. h. eine Geschwindigkeit, die nur um einen Knoten geringer war als die Höchstgeschwindigkeit der alten Linienschiffe des 2. Geschwaders. Als die Schlacht um 3.48 Uhr begann, waren „Lützow" und „Friedrich der Große" 47 Seemeilen voneinander entfernt und dampften aufeinander zu. Diese Angaben gehen aus der letzten Meldung Hippers um 3.32 Uhr hervor, die seinen Standort im Quadrat 004, seinen Kurs SO (122°) und Fahrt 21 Seemeilen enthält. Eine Stunde mußte also vergehen, ehe Scheer seinen Aufklärungs-

streitkräften Hilfe leisten konnte. Das war eine lange Spanne Zeit angesichts des Kampfes der Schlachtkreuzer mit überlegenen Streitkräften. Aber Scheer kannte Hipper und baute auf seine Urteilskraft, Festigkeit und Entschlossenheit. Mehr konnte er zunächst nicht tun. Nun wollen wir uns dem Schauspiel der gewaltigen Schlacht widmen, deren majestätischer Kanonendonner von den kalten, grauen Fluten der Nordsee widerhallte und prüfen, ob die Wikinger des zwanzigsten Jahrhunderts sich ihren Vorfahren aus dem zehnten Jahrhundert würdig erwiesen haben.

XI.

Der Kampf der Schlachtkreuzer

3.48 Uhr nachmittags bis 4.30 Uhr nachmittags

Um 3.48 Uhr ging bei Hipper das Signal „Feuer eröffnen" nieder. In demselben Augenblick lösten sich die Salven seiner 5 Großkampfschiffe. Die Entfernung zum Feinde betrug etwa 15 000 Meter (16 500 Yards) und nahm sehr schnell ab. Die deutschen Schiffe sollten nach dem Befehl für die Feuerverteilung die 5 vordersten britischen Schiffe unter Feuer nehmen, so daß das letzte in der Linie unbeschossen blieb. „Von der Tann" wählte jedoch die „Indefatigable" als Ziel, so blieb „New Zealand" unbeschossen. In jener Zeit wurde es bei unserer Marine für richtig gehalten, alle feindlichen Schiffe unter Feuer zu nehmen. Wir waren bereit, dabei den Nachteil, daß ein Schiff sein Feuer auf zwei Ziele verteilen mußte, in Kauf zu nehmen. Die vorderen Türme sollten das eine, die achteren das andere Ziel beschießen. Die Überlastung der Feuerleitung würde, so hoffte man, durch Unter-Feuerhalten aller feindlichen Schiffe wettgemacht. Wir hielten letzteres für notwendig, weil die Schießleistungen eines überhaupt nicht unter Feuer befindlichen Schiffes angeblich weit besser sind als die eines wenn auch nur von einer halben Batterie beschossenen Schiffes. Bezeichnend ist, daß die Deutschen, deren Feuerleitungssystem damals viel besser war als das unserige, es ablehnten, das Feuer eines Schiffes zu teilen. Die Briten handelten übrigens ebenso. Zweifellos war das deutsche und britische Verfahren das richtigere.

Gegen 3.49 Uhr erwiderten die britischen Schiffe, eins nach dem anderen, das deutsche Feuer (Plan 27—B). „New Zealand" war erst um 3.52 Uhr in der Lage, Feuer zu eröffnen (Plan 27—E). Ebenso spät, wahrscheinlich aber später folgte „Indefatigable". Um 3.50 Uhr meldete Beatty an Jellicoe seinen Standort und daß er sich im Ge-

fecht mit dem Feinde befinde (Plan 30—A). Die Treffsicherheit der Briten ließ aus einer Reihe von Gründen zu wünschen übrig. Die Schuld traf diesmal nicht die so oft verlästerte Sichtigkeit; denn Beatty berichtet: „Die Sichtigkeit war zu dieser Zeit gut, Sonne im Rücken und der Wind Südost. Da wir zwischen dem Gegner und seinen Häfen standen, war unsere taktische und strategische Lage gleich gut." Was war aber dann die Ursache?

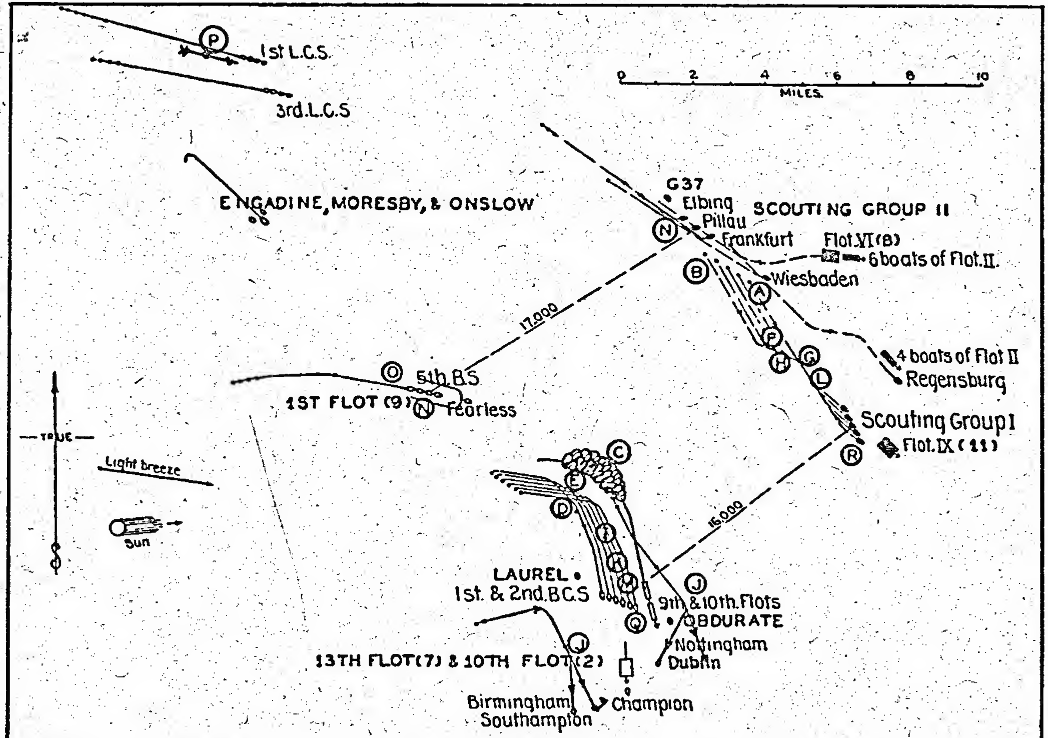
Die britischen Entfernungsmesser arbeiteten schlecht und man war sich ferner anscheinend nicht darüber klar, daß die Kurse der beiden Linien stark konvergierten. Die englischen Salven schlugen daher fast sämtlich weit hinter dem Ziel ein. Tatsächlich war der Leichte Kreuzer „Regensburg" in Feuerlee, etwa 1800 Meter (2000 Yards) von den Großkampfschiffen entfernt, minutenlang mehr gefährdet als letztere. Die Salven eines britischen Schlachtkreuzers schlugen volle zehn Minuten lang dicht bei dem kleinen Kreuzer ein. Ferner hatten sich Fehler bei der Verteilung des Feuers eingeschlichen. Beatty machte erst um 3.46 Uhr an „Lion" und „Princeß Royal" das Flaggensignal, beide Schiffe sollten ihr Feuer auf das führende feindliche Schiff konzentrieren. Gleichzeitig wehten wahrscheinlich zwei, möglicherweise sogar drei andere Signale an der Signalrah der „Lion". Das Signal war so aufzufassen, daß die vier übrigen britischen Schlachtkreuzer die entsprechenden deutschen Schiff gegen Schiff unter Feuer nehmen sollten. „Queen Mary" und „Tiger" müssen das Signal übersehen haben; denn beide wählten ein zu weit nach hinten stehendes Schiff als Ziel (Skizze VII—A). So kam es, daß zwei britische Schiffe ihr Feuer auf „Moltke" konzentrierten, während „Derfflinger" zehn Minuten lang unbeschossen blieb.

Nachteilig für die Briten war, daß sie zu Luvard standen und der Wind ihren Schornstein- und Geschützrauch in Richtung des Zieles wehte. Ferner standen die sechs Zerstörer der 9. und 10. Flottille genau in der Schußrichtung, ihr Rauch behinderte die Feuerleitung außerordentlich. Die Boote hätten wahrscheinlich eine vorliche Stellung erreicht, wenn ihnen rechtzeitig der beabsichtigte Gefechtskurs mitgeteilt wäre. Da die Linie sich mit 25 Seemeilen fortbewegte, hatte ihr nachträglicher Versuch, aufzudampfen und sich an die Spitze zu setzen, gewaltige Rauchentwickelung der Boote zur Folge. Man hätte ihnen den Befehl geben sollen, schleunigst das Schußfeld frei zu machen und aus dem Wege zu gehen.

Daß auch die Deutschen bei der Feuerleitung Fehler machten, ist daraus zu entnehmen, daß der Artillerieoffizier der „Derfflinger", Korvettenkapitän Georg v. Hase, nach seiner Angabe erst mit der sechsten Salve um 3.52 Uhr am Ziel lag. Die Anfangsfehler waren jedoch bald überwunden und nun boten die Deutschen ein hervorragendes Beispiel von mustergültigem Schießen. Sobald sie eine deckende Salve erzielten, brachte ihnen die sehr geringe Salvenstreuung, die selbst heute noch nicht wieder erreicht ist, zahlreiche Treffer ein. Schon um 3.51 Uhr erhielt „Lion" zwei schwere Treffer von „Lützow" (Plan 27—D). Eine Minute später wurde „Tiger" von „Moltke" im Vorschiff getroffen (Plan 27—E). Die Beschädigungen der britischen Schiffe häuften sich und Beatty drehte um 3.51 Uhr schleunigst um 5 Strich vom Feinde ab auf Kurs SzO (157°) (Plan 27—E).

Evan-Thomas war das Feuer der schweren Artillerie nicht entgangen. Als Beatty um 3.52 Uhr abdrehte, führte er mit dem 5. Linienschiffsgeschwader eine Kursänderung nach rechts aus bis auf etwa OSO (100°). Der Kurs wich von dem von Beatty gesteuerten um 5 Strich ab und vergrößerte seinen Abstand von den Schlachtkreuzern. Evan-Thomas hätte unserer Ansicht nach 135° steuern und durch Abschneiden seinen Abstand von Beatty und dem Feinde verringern können. Ein Signal von Beatty über dessen Kurs und über die Peilung des Feindes hätte ihm sicherlich dabei geholfen, freilich hätte er die Situation auch selbst übersehen müssen. Wahrscheinlich konnte er Flaggensignale auf „Lion" nicht mehr erkennen. Für Signalübermittelung waren das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader zuständig, sie standen aber weit ab im Norden. Evan-Thomas bekam das letzte und einzige Signal über Kurs und Peilung des Feindes um 3.40 Uhr. Vielleicht klammerte er sich allzusehr an die darin enthaltene Weisung Beatty's, Kurs Ost (77°) zu steuern und trug Bedenken, von diesem Kurs zu weit abzuweichen.

Im Osten waren vom 5. Geschwader aus Silhouetten von Schiffen undeutlich zu sehen. Es dauerte eine ganze Weile bis erkannt wurde, daß es sich um deutsche Leichte Kreuzer handelte. Genau in Deckpeilung mit ihnen waren einige Zerstörer der 1. britischen Flottille, die immer noch keinen Befehl bekommen hatten, auf ihre Gefechtsstellung vorlich der Linienschiffe zu gehen. Um 3.56 Uhr schickte Evan-Thomas sie aus dem Wege (Plan 27—O). Der Leichte Kreuzer „Fearleß", auf dem sich der Chef der Flottille befand, erhielt Befehl,



Plan 27: 3,48 Uhr bis 4 Uhr nachmittags.

hinter dem letzten Linienschiff, der „Malaya", zu folgen. Der Befehl ist nur dann verständlich, wenn man bedenkt, daß die höchste Probefahrtgeschwindigkeit der „Fearleß" nur 25,9 Knoten betrug, was sie behinderte, an der Spitze der etwa gleich schnellen Linienschiffe zu manövrieren. Trotzdem halten wir es für unrichtig, einen Befehlshaber von Zerstörern an eine bestimmte Position zu binden. Die Boote der 1. Flottille, die einen Fahrtüberschuß von nur 2 bis 5 Knoten über die Linienschiffe, deren Unterseebootsschutz sie ausübten, besaßen, hätten rechtzeitig vor dem Beginn des Gefechts nach vorne geschickt werden müssen. Der Verfasser, der selbst Kommandant eines 28 Seemeilen laufenden Zerstörers gewesen ist, glaubt beurteilen zu können, daß sie dann noch in der Lage gewesen wären, durch Abschneiden ihre Position vor den Linienschiffen zu erreichen.

Das 5. Linienschiffgeschwader entschloß sich schließlich, auf etwa 16000 Meter (17000 Yards) das Feuer auf die drei Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe zu eröffnen (Plan 27—N). Nach einigen Salven drehten die Deutschen ab (Plan 27—N) und legten zur Deckung ihres Rückzuges um 4.04 Uhr einen Rauchschleier (Plan 28—E). Dabei half ihnen der Zerstörer „S 37", der weit hinter seiner Flottille, der VI., zurückgeblieben war. Damit ist schon vor langen Jahren der Beweis erbracht, daß geschickt geführte kleine Kreuzer sich mit Hilfe von Rauchschleiern dem konzentrierten Feuer von Großkampfschiffen unbeschädigt entziehen können. Immerhin verzögerte der erzwungene Umweg das Sammeln der Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe auf ihre Schlachtkreuzer so sehr, daß sie für die Unterstützung ihrer Zerstörer beim Angriff — d. h. für die vornehmste Aufgabe des kleinen Kreuzers in der Schlacht — nicht mehr in Frage kamen. So zeitigte das Feuer des 5. Liniengeschwaders wenigstens einen Erfolg. Nebenbei hat eine kleine Schießübung vor der Schlacht auch ihr Gutes, sofern dabei mit der Munition haushälterisch umgegangen wird.

Wir würden die Tätigkeit des 1. und 3. britischen Leichten Kreuzergeschwaders während dieser Zeit als belanglos übergehen, wenn nicht die britischen Berichte einige erstaunliche Signale enthielten. Z. B. richtete Alexander-Sinclair um 3.50 Uhr die Anfrage an Napier: „Halten Sie es für richtig, daß ich versuche, die Deutschen hinter mir herzulocken?" Napier hielt anscheinend eine Antwort auf die zweifelnde Frage nicht für geboten, da inzwischen alle deut-

schen Schiffe abgedreht hatten und mit äußerster Kraft auf entgegengesetztem Kurse davonfuhren. Um 3.55 Uhr berichtete Alexander-Sinclair, der „Feind" peile OSO (100°) und steuere in derselben Richtung (Plan 27—P und 30—B). Mit dem „Feind" war die II. Aufklärungsgruppe gemeint. Jellicoe mußte indessen annehmen, daß das Signal sich auf die deutschen Schlachtkreuzer beziehe. Alexander-Sinclairs Bericht war also geradezu irreführend. Es wäre zu empfehlen, allgemeine und mehrdeutige Begriffe wie „der Feind" ganz aus den britischen Vorschriften für den Kreuzerdienst zu streichen.

Kommodore Goodenough legte um 3.55 Uhr mit seinem 2. Leichten Kreuzergeschwader eine Aufklärungslinie vor „Lion" aus (Plan 27—J). Da vermutet werden konnte, daß das deutsche Gros anwesend wäre und im Süden stände, bedeutete das eine wirksame Sicherheitsmaßnahme gegen eine Überraschung Beattys, die Goodenough ganz aus eigenem Entschluß ins Werk setzte. Wünschenswert wäre allerdings gewesen, daß er seine Kreuzer weiter auseinandergezogen und hauptsächlich südwestwärts aufgeklärt hätte.

Gegen 3.54 Uhr betrug der Abstand der sich bekämpfenden Linien der Schlachtkreuzer nur noch etwa 12000 Meter (13000 Yards). Bis dahin hatten die deutschen Schiffe nur mit der schweren Artillerie gefeuert und zwar bei jeder Salve je ein Geschütz der schweren Türme. Jetzt kamen auch die 15-cm-Geschütze der Mittelartillerie zum Tragen und eröffneten das Feuer. „Seydlitz" beschoß mit der Mittelartillerie die zwischen den beiden Linien stehenden Zerstörer der 9. und 10. Flottille. Die anderen Schiffe wählten die Schlachtkreuzer, die von ihrer schweren Artillerie beschossen wurden, auch als Ziel für die 15-cm-Geschütze. Letzteres war in der Tagschlacht ein außergewöhnliches Verfahren. In der Regel wird die Mittelartillerie aufgespart für die Beschießung von Zerstörern und gegebenen Falles von Leichten Kreuzern, ihre Bedienungsmannschaften bleiben hinter Panzerschutz, bis sie gebraucht werden.

Eine Reihe von britischen Schiffen wurde von 15-cm-Granaten getroffen. Es ist aber nichts darüber bekannt geworden, daß nennenswerter Schaden angerichtet wurde. Andererseits hatten die Bedienungsmannschaften der deutschen Mittelartillerie zeitweise ziemlich erhebliche Verluste durch das Feuer der britischen schweren Geschütze. Heute hält man es nicht für vorteilhaft, die Mittelartillerie gegen

Großkampfschiffe einzusetzen, ausgenommen im Nahkampf, bei geringer Sichtweite oder bei Nacht.

Wie erinnerlich fuhr die I. Aufklärungsgruppe seit 3.45 Uhr in einer 2 Strichstaffel, da Hipper scharf an den Gegner herandrehte, um die Gefahrzone, in der die englischen Geschütze durch größere Schußweiten überlegen waren, schnell zu überbrücken. Um 3.54 Uhr machte der Admiral das Signal: „Dem Führer folgen" (Plan 27—G). „Lützow" behielt ihren Kurs SSO (145°) bei, die anderen Schiffe schoren in ihr Kielwasser. Das Manöver störte zwar für einige Minuten das Artilleriefeuer, aber die Herstellung der Kiellinie erleichterte den einzelnen Schiffen das Positionhalten und Hipper die Führung seiner Gruppe. Das Manöver zeigte deutlich, daß Hipper keinerlei Absicht hatte, vom Feinde abzudrehen. Hätte er diese Absicht gehabt, würde es einfacher gewesen sein, die Kiellinie durch eine gleichzeitige 2 Strichwendung vom Feinde ab herzustellen.

Um 3.55 Uhr wurde „Seydlitz" von einer 34-cm-Granate der „Queen Mary" getroffen (Plan 27—H). Der angerichtete Schaden war gering, ein elektrisches Schaltbrett wurde zerstört. Gleichzeitig erzielte „Moltke" zwei 28-cm-Treffer mit bedeutender Wirkung auf „Tiger" (Plan 27—J). Der erste traf den Mitschiffs-Turm Q., der zweite den achteren Turm X. Beide Türme wurden für längere Zeit außer Gefecht gesetzt, so daß die schwere Artillerie der „Tiger" um die Hälfte herabgesetzt wurde. „Lion" wurde von einer 30,5-cm-Sprenggranate der „Lützow" getroffen. Sprenggranaten waren auf „Lützow" zu einer Zeit bereit gestellt, als der Kampf mit britischen kleinen Kreuzer bevorzustehen schien. Als die Schlachtkreuzer auf dem Schauplatz erschienen, war keine Zeit mehr, sie gegen Panzergranaten auszuwechseln. In der Tat, „Lion" hatte großes Glück, daß die Treffer, die sie um diese Zeit erhielt, nicht von Panzergranaten herrührten!

Beatty befahl nun durch Flaggensignal und durch Funkspruch „Schnellfeuer" und ließ dem Chef der 13. Zerstörer-Flottille auf „Champion" übermitteln: „Die Gelegenheit zum Angriff erscheint günstig." Eine Minute später um 3.56 Uhr gab er durch Flaggensignal der 13. und 1. Flottille die Weisung: „Mit äußerster Kraft vorstoßen." Es ist zweifelhaft, ob der Chef der 1. Flottille auf „Fearleß" den Befehl überhaupt bekommen hat. Denn in dem Augenblick, als Beatty die erste Flottille ins Gefecht schickte, sandte Evan-Tho-

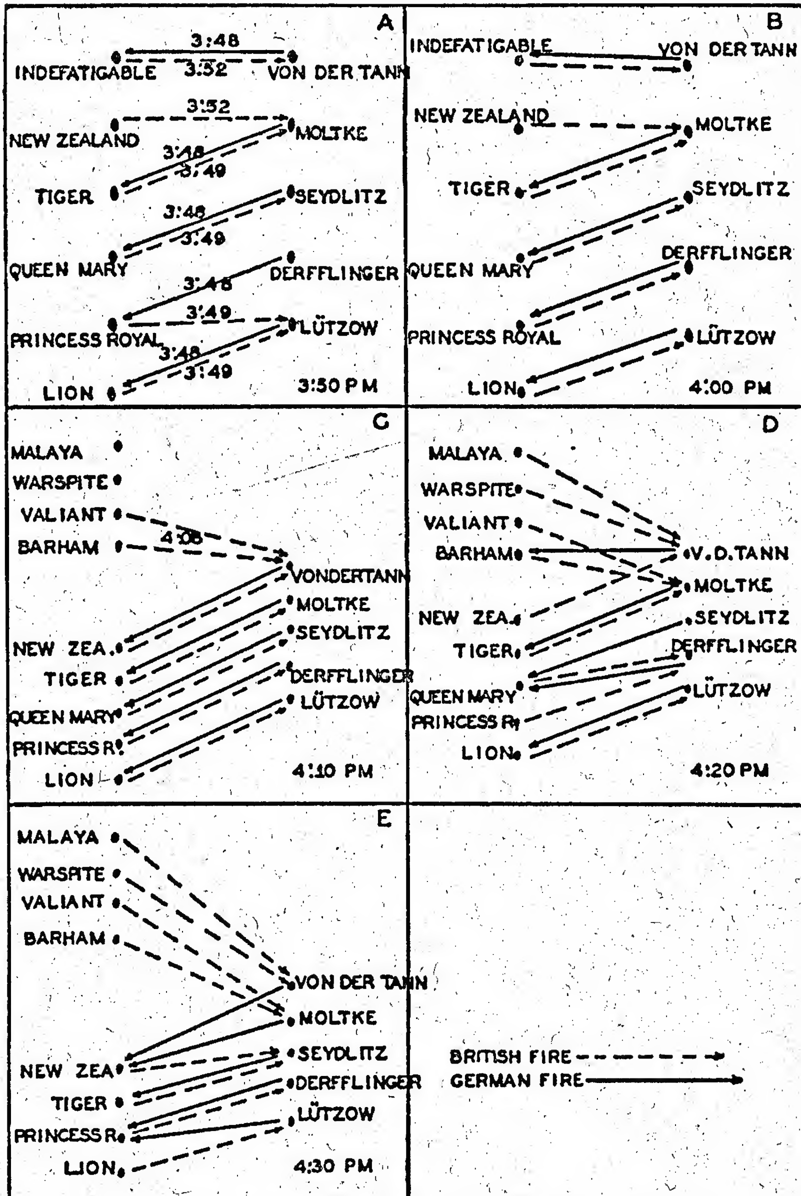
was das Führerschiff derselben, die „Fearleß", nach hinten, hinter das 5. Linienschiffgeschwader.

Um 3.56 Uhr wurde das Feuer der Deutschen außerordentlich wirkungsvoll. „Moltke", hervorragend schießend, erzielte einen, aber wahrscheinlich mehrere Treffer auf „Tiger" (Plan 27—K). Eine Granate traf mitschiffs, bei ihrer Explosion schlug ihr Bodenstück bis in den Maschinenraum durch und verfehlte dort um Haaresbreite das Hauptdampfrohr. Der Maschinenraum war sofort erfüllt von aus kleineren Rohrleitungen entweichendem Dampf und den giftigen Gasen der Granatfüllung. Die britischen Ingenieure hielten jedoch hartnäckig auf ihrem Posten aus und beseitigten die entstandenen Schäden, ohne daß das Schiff mit der Fahrt heruntergehen mußte.

„Derfflinger" bewies seine große Kampfkraft. Zwei seiner 30,5-cm-Panzergranaten schlugen auf der „Princeß Royal" ein. Die eine beschädigte ihren vorderen Turm A, während die zweite den Hauptgefechtsstand für 20 Minuten außer Gefecht setzte. Angesichts dieser schwerwiegenden Geschehnisse drehte Beatty nochmals um einen Strich ab bis auf Süd (167°), (Plan 27—K). Im ganzen hatte er nunmehr seit Beginn der Schlacht um sechs Strich abgedreht.

Um 3.57 Uhr konnten die Briten ihren zweiten Treffer buchen (Plan 27—L), nachdem sie acht Minuten früher das Feuer eröffnet hatten. Er richtete erheblichen Schaden auf „Seydlitz" an. Eine 34-cm-Granate der „Queen Mary" durchschlug die Barbette des Mitschiffs-Turmes C. Ihre Explosion entzündete Pulverladungen. Hitze und Rauch töteten fast die ganze Turmbesatzung. Die Munitionskammer wurde indessen geflutet, ehe Flammen dorthin gelangen konnten. Der Schutz der Munitionskammern war bei den Deutschen wohl durchdacht. Daß sie darin den Briten überlegen waren, sollte sich bald zweifelsfrei ergeben.

„Derfflinger" traf um 3.58 Uhr den vorderen Turm B der „Princeß Royal" (Plan 27—M) und jagte ihr zwei Minuten später noch je einen Schuß durch Fockmast und Schornstein. Unter der bewährten Leitung des Korvettenkapitäns v. Hase wurde jetzt das Feuer des „Derfflinger" äußerst wirkungsvoll. „Tiger" lag immer noch unter dem verheerenden Feuer der „Moltke" und wurde in der 3.58 Uhr beginnenden Zeitspanne von sieben Minuten nicht weniger als etwa fünfmal getroffen. Nach einem Bericht in The Fighting at Jutland



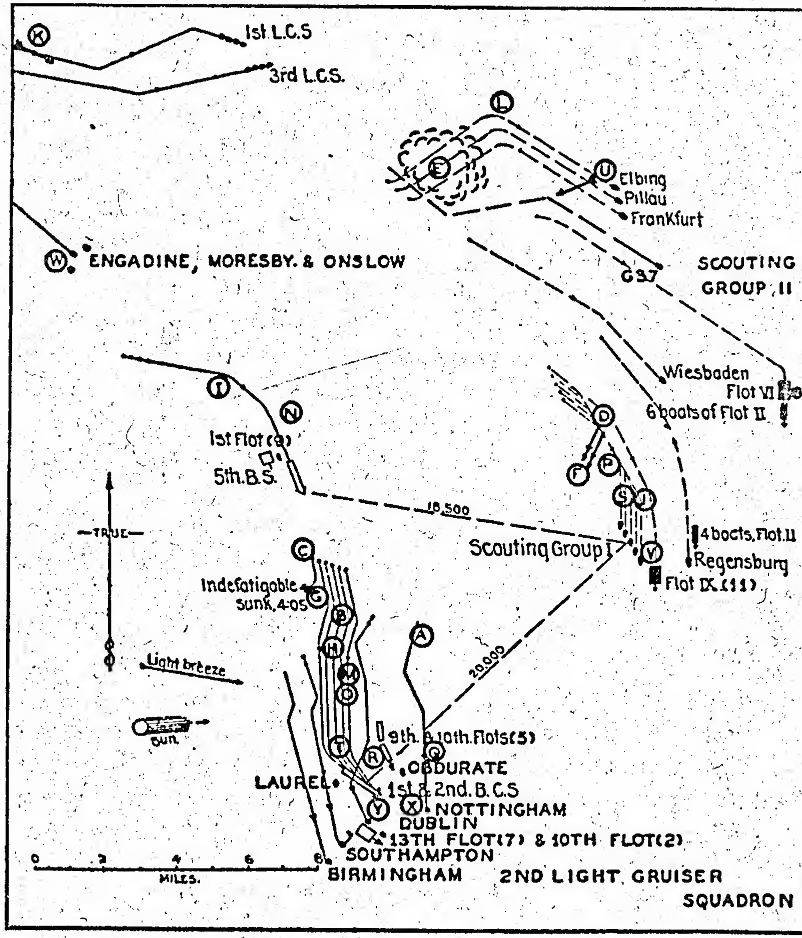
Skizze VII: Feuer-Verteilung 3,50 Uhr bis 4,30 Uhr nachmittags.
Britisches Feuer. — — — — → Deutsches Feuer ————→

wurden ein Schornstein, die 10,2-cm-Batterie, der Seitenpanzer, das Proviant-Magazin und die Barbette des schweren Turmes A beschädigt. Die 7—8 in der ersten Phase der Schlacht von „Moltke" erzielten Treffer zeugen für die hohe Leistungsfähigkeit ihrer Artillerieleitung unter Korvettenkapitän Schirmacher.

Die schwere Artillerie der „Lützow", geleitet von dem fähigen Korvettenkapitän Paschen, konnte um 4 Uhr ihren vierten Treffer auf „Lion" buchen, der beinahe zu einem entscheidenden Erfolg führte. Er durchschlug den Panzer des schweren Turmes A und tötete die gesamten Bedienungsmannschaften bis auf Major Harvey und einen Sergeanten der Seesoldaten. Harvey, grauenvoll verwundet, hatte nur noch wenige Augenblicke zu leben. Er nutzte diese aus, um seinem Vaterland noch einen letzten Dienst zu tun, schickte den Sergeanten mit der Meldung von dem Unheil zu dem Kommandanten und ließ vom Umladeraum aus die Munitonskammer fluten. Wir werden später sehen, daß nur ihm und seiner heroischen Tat die Rettung des britischen Flaggschiffes vor dem Untergang zu danken ist. Harvey wurde durch Verleihung des Victoria-Kreuzes belohnt.

Gegen 4 Uhr erhielten „Lützow" von der „Lion" und „Derfflinger" von der „Princeß Royal" je einen Treffer (Plan 27—R). Um die Zeit hatte die Entfernung auf etwa 15000 Meter (16000 Yards) zugenommen. Das war das Ergebnis des wiederholten Abdrehens von Beatty. Die Mittelartillerie der deutschen Schiffe, deren höchste Schußweite nur 14950 Meter (etwa 16350 Yards) betrug, stellte das Feuer ein. Die Feuerverteilung für die deutsche Schwere Artillerie blieb dieselbe wie um 4 Uhr nachmittags (Skizze VII—B). Die Briten kämpften jetzt Schiff gegen Schiff, abgesehen davon, daß „Tiger" und „New Zealand" ihr Feuer auf „Moltke" konzentrierten. Bis zu dieser Zeit hatte indessen keins der beiden Schiffe einen Treffer zu verzeichnen, „Moltke" dagegen etwa 5—6.

Hipper wendete mit den Schlachtkreuzern um 4 Uhr einen Strich ab auf SOzO (134°). Die Ursache dafür ist schwer zu erkennen; denn einmal nahm die Entfernung an und für sich schon schnell zu, die Deutschen befanden sich ferner auf einem Höhepunkt des Erfolges. Nach Groos war der Zweck des Abdrehmanövers Erschwerung der englischen Feuerleitung. Eine Wendung auf den Gegner zu hätte jedoch dasselbe erreicht. Da aber eine Kursänderung von einem Strich nur wenig für die Entfernungsänderung bedeutet, und es sich um die



Plan 28: 4 Uhr bis 4,15 Uhr nachmittags.

Maßnahme eines Admirals von der Angriffsfreudigkeit eines Hipper handelt, wollen wir von Kritik ganz absehen.

Die Entfernung nahm jetzt schnell zu. Das Feuer der Briten wurde unwirksam, während die Deutschen gut am Ziel blieben. Gegen 4 Uhr hatten sie wenigstens zwölf Treffer erzielt, die Briten nur vier. In den nächsten Minuten sollte sich die Überlegenheit der Deutschen zu einem glänzenden Erfolg auswirken. Der Zufall wollte, daß die letzten Schiffe der englischen Linie die schwersten Beschädigungen erlitten. Aber auch „Lion" an der Spitze der Linie wurde hart mitgenommen, sie erhielt um 4.03 Uhr nochmals einen Treffer (Plan 28—B). Obgleich die Entfernung schon etwa 16000 Meter (17000 Yards) betrug, wendete Beatty wiederum mit seiner Linie 3 Strich ab vom Feind SWzS (202°). Im ganzen hatte er nun seit Beginn der Schlacht um 9 Strich (101°) vom Feinde abgewendet (Plan 28—B). Groos behauptet, „Lützow" hätte in der Zeit von 4.03 Uhr bis 4.07 Uhr die „Lion" nicht weniger als sechsmal getroffen, das läßt sich jedoch nicht mit den englischen Berichten in Einklang bringen, nach denen „Lion" im Ganzen nur zwölfmal von schweren Geschossen getroffen wurde. Wahrscheinlich ist, daß sie in dieser Zeitspanne mehrere Treffer erhielt, darunter den, der ihre Hauptfunkanlage schwer beschädigte. Mitteilung darüber wurde jedenfalls um 4.05 Uhr an „Princeß Royal" gegeben (Plan 28—H).

Der Schaden war so bedeutend, daß Beatty mehrere Stunden hindurch keine Funksignale abgeben konnte.

Wie gesagt, litten die Schiffe am Ende der britischen Linie am meisten unter dem deutschen Geschützfeuer.

„von der Tann" hatte gegen 4 Uhr nicht weniger als elf 4-Schußsalven auf „Indefatigable" abgegeben, zunächst scheinbar ohne Erfolg. Eigentümlicherweise wurde dieser älteste deutsche Schlachtkreuzer am wenigsten von der Entfernungszunahme berührt. Seine Lafetten gestatteten für die Schwere Artillerie eine Erhöhung von 20° und eine Höchstschußweite von 20500 Meter, letztere war höher als die der moderneren Schlachtkreuzer. „von der Tann" landete um 4.04 Uhr auf etwa 16000 Meter eine eng zusammenliegende Salve (Plan 28—C); drei von vier Granaten trafen. Gleichzeitig warf Hipper kühn seine Linie um 2 Strich gegen den Feind herum und formierte Kiellinie auf Kurs SzO (157°) (Plan 28—D). Während „von der Tann" noch in der Ausführung des Manövers begriffen war, traf

sie die „Indefatigable“ in der Nähe des vorderen Geschützturmes mit einer zweiten Salve. Die Folgen waren katastrophal. Schon nach der ersten Salve war das Heck von Rauch eingehüllt. Jetzt schor „Indefatigable“ nach Steuerbord aus der Linie, gewaltige Rauchwolken stiegen aus dem Vorschiff auf. Offenbar hatten drei Granaten den schwachen Stahlpanzer von Turm und Barbette durchschlagen. Ihre Explosion entzündete Kartuschen, deren Stichflammen in die Munitionskammer drangen. Rauch und Flammen stiegen aus dem Schiffsinneren auf. Eine gewaltige Explosion schleuderte Wrackteile bis weit über Masthöhe. Die letzte Stunde hatte für „Indefatigable“ geschlagen. Sie legte sich schnell nach Steuerbord über und kenterte. Die Tragödie spielte sich mit erschütternder Plötzlichkeit ab. Um 4.05 Uhr, nur 17 Minuten nach Beginn der Schlacht, verschwand das Schiff von der Oberfläche des Meeres (Plan 28—G). Korvettenkapitän Mahrholz hatte 52 Panzergranaten verbraucht, um diese staunenswerte Tat zu vollbringen. Beatty, der sich des Desasters wohl erst einige Minuten später bewußt wurde, drehte unmittelbar nach dem Untergang der „Indefatigable“ 2 Strich auf die Deutschen zu auf SzW (179°) (Plan 28—H).

Um 4.05 Uhr erhielt Hipper die beruhigende Nachricht, daß sein Gros um 4 Uhr in Quadrat 043 Mitte mit Kurs NW (302°) und 15 Seemeilen Fahrt stand (Plan 30). Aber nicht allein Hipper empfing die wichtige Nachricht. Auch die britische Admiralität fing sie auf, entzifferte sie und um 5 Uhr hatte Jellicoe ihren Wortlaut in Händen (Plan 30—D). Nebenbei, war der gemeldete Standort ausweislich der offiziellen deutschen Karte um ein Quadrat nördlich von dem wirklichen Standort.

Gegen 4.07 Uhr flaute das Geschützfeuer auf beiden Seiten ab und hörte auf, wirksam zu sein (Plan 28—M). Das war die Folge davon, daß Beatty trotz seiner Kampfbegier nunmehr einen Kurs steuerte, der nicht weniger als 7 Strich nach rechts von seinem ursprünglichen Gefechtskurs ab lag. Hipper dagegen lag einen Strich näher auf den Gegner zu, als um 3.48 Uhr bei Beginn des Kampfes. Er drehte nun noch weitere zwei Strich an den Feind heran auf WzS (179°), so daß er parallelen Kurs mit ihm steuerte (Plan 28—J). Sein tapferes Verhalten war der stolzen Namen, die seine Schiffe trugen, würdig. Da die Entfernung inzwischen auf über 20000 Meter zugenommen hatte, waren Ergebnisse kaum noch zu erwarten. Die I. Auf-

klärungsgruppe stellte daher um 4.10 Uhr das Feuer ein (Plan 28—P). Jetzt erhielten die britischen Schlachtkreuzer Verstärkung durch die mächtigen Linienschiffe des 5. Schlachtgeschwaders. Beattys scharfer Rückzug vor Hipper und das Nachdrängen des letzteren gestattete Evan-Thomas, früher einzugreifen als zu erwarten stand. Es liegt kein Grund für die Annahme vor, Beatty hätte durch seinen Rückzug absichtlich Hipper in den Feuerbereich von gewaltig überlegenen Streitkräften gelockt. Es war auf reine Laune des Glücks, das an dem Tage der Schlacht auf Seiten der Briten war, zurückzuführen, daß Hipper nunmehr in eine äußerst gefährliche Lage geraten war. Er hatte der Hydra zwar einen Kopf abgeschlagen, aber vier neue waren ihr erwachsen.

Wir wollen nun schildern, auf welche Weise Evan-Thomas sein machtvolles Geschwader in den Kampf führte.

Das 5. Linienschiffgeschwader war um 4.06 Uhr auf SOzS (134°) Kurs gegangen (Plan 28—J). Um 4.08 Uhr drehte Evan-Thomas noch zwei Strich nach rechts auf SzO (157°) (Plan 28—N). Soweit aus den sich widersprechenden Berichten zu entnehmen ist, eröffnete „Barham" in demselben Augenblick das Feuer auf „von der Tann" auf etwa 18000 Meter (Plan 28—N). Bald darauf eröffnete auch die „Valiant" das Feuer auf dasselbe Ziel. Die Besatzungen des Geschwaders gingen mit Begeisterung in den Kampf. Die Leute der „Malaya", die noch nicht feuern konnte, brachen bei jeder Salve der vorne stehenden Schiffe in wilde Hurrarufe aus. Das Feuer der schweren 38-cm-Geschütze lag gut, wenn man die große Entfernung und die wechselnde Sichtigkeit in Betracht zieht. Die Entfernung nahm aber schnell ab; denn nach dem Herandrehen Hippers um zwei Strich an den Feind um 4.07 Uhr hatte Evan-Thomas ebenfalls um zwei Strich näher herangedreht. Um 4.12 Uhr wurde „von der Tann" von einer der riesigen Granaten der „Barham" getroffen (Plan 28—S). Das 885 kg schwere Geschoß aus gehärtetem Stahl drang tief in das Schiff ein und richtete große Verheerungen an. Es gelang jedoch dem geschulten Lecksicherungspersonal der „v. d. Tann", den Wassereinbruch auf 600 Tonnen zu beschränken. Evan-Thomas gab jetzt erst die Feuerverteilung durch Signale bekannt. „Barham" und „Valiant" wechselten Ziel auf „Moltke". „Warspite" und „Malaya" nahmen „v. d. Tann" unter Feuer. Hipper, im Gefühl, daß von achtern Gefahr drohe, vermehrte seine Fahrt auf

23 Knoten. Er ließ das Feuer auf die Schlachtkreuzer Schiff gegen Schiff aufs neue eröffnen (Plan 28—S). Die erste Aufklärungsgruppe lief trotz ihrer Fahrtvermehrung immer noch 1½ Knoten weniger als das 5. Linienschiffgeschwader.

„Moltke“ schoß bis 4.06 Uhr vier Torpedos auf die Linie der britischen Schlachtkreuzer (Plan 28—F). Ihre Position in großer Entfernung querab von dem sich schnell vorwärtsbewegenden Ziel war dafür ungünstig. Die Torpedos mußten eine Entfernung von mindestens 25000 Meter bis zum Ziel durchlaufen, das bedeutete ihre Vergeudung.

Bevor wir zu der zweiten Phase des Kampfes der Schlachtkreuzer übergehen, wollen wir noch kurz über die Operationen der leichten Streitkräfte berichten. Wir wollen im Norden anfangen, wo sich nur wenig ereignete. Um 4.07 Uhr bemühte sich Konteradmiral Napier (Plan 28—K), durch Scheinwerfer Beatty und Evan-Thomas zu berichten, „der Feind“ steuere ONO (54°). Glücklicherweise nahm keiner von beiden die Nachricht auf. „Der Feind“ war natürlich die II. Aufklärungsgruppe. Wir haben den Gebrauch dieses irreführenden Begriffs schon genugsam gerügt. Ein Beobachter mußte bei Aufnahme des Signals selbstverständlich annehmen, es handelte sich um den stärksten anwesenden feindlichen Verband. „Leichte Streitkräfte“ oder „die II. Aufklärungsgruppe“ wäre die richtige Bezeichnung gewesen für das, was Napier meinte. Übrigens hatte weder Beatty noch Evan-Thomas das geringste Interesse an dem Kurs der deutschen kleinen Kreuzer, der noch dazu vom Schlachtfelde wegführte. Napiers Meldung war ebenso überflüssig wie irreführend. Schließlich ging zufällig auch noch die II. Aufklärungsgruppe wieder auf südöstlichen Kurs, während Napier noch bemüht war, sein Signal anzubringen. Die drei Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe waren bekanntlich durch das Feuer des 5. Linienschiffgeschwaders abgedrängt worden und hatten kostbare Zeit und Distanz verloren, während „Wiesbaden“, unabhängig operierend, dem Feuer der britischen Linienschiffe entgangen war und nun beim Aufdampfen zu Hipper schnell Raum gewann.

Boedicker meldete das Sichten des 5. Linienschiffgeschwaders infolge einer unglücklichen, aber entschuldbaren Verzögerung erst um 4.12 Uhr. Seine Meldung besagte (Plan 28—U), daß das britische Gros, bestehend aus fünf Schiffen des 2. Geschwaders im Quadrat 151 stehe. Der Gebrauch des Ausdrucks „Gros“ war auch nicht gerade

klar. Der Irrtum in der Nummer des britischen Geschwaders rührte daher, daß auf den gesichteten Schiffen nur ein Mast und zwei Schornsteine ausgemacht werden konnten. Der Leichte britische Kreuzer „Fearleß" wurde für ein fünftes Linienschiff gehalten, ein Irrtum, der später auch den Briten mit der „Regensburg" unterlief.

Weit im Norden strebten die Zerstörer „Onslow" und „Moresby", nachdem sie „Engadine" unterstützt hatten, mit höchster Fahrt dem 5. Linienschiffgeschwader zu (Plan 28—W). Ihre tapferen Kommandanten wären bitter notwendig in dem jetzt beginnenden Kampf der Zerstörer gewesen.

Die britischen Leichten Kreuzer vor der Spitze der Schlachtkreuzer hatten eine Aufklärungslinie vor letzteren gebildet. „Nottingham" stand am nächsten zum Feinde. Sie beschoß um 4.02 Uhr auf große Entfernung die IX. deutsche Flottille an der Spitze der deutschen Linie (Plan 28—A). Ob Treffer erzielt wurden, ist nicht bekannt.

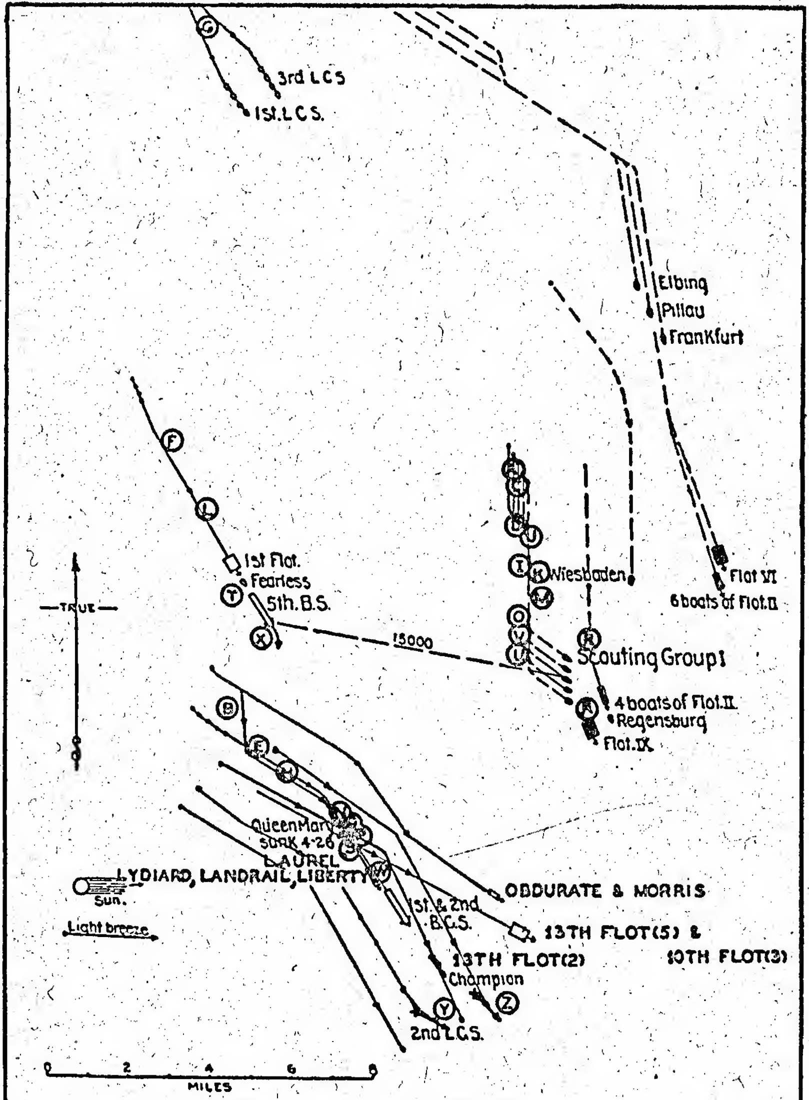
Beatty befahl in der Atempause, die ihm das deutsche Feuer gönnte, gegen 4.09 Uhr die 13. Flottille zum Angriff (Plan 28—O). Da die Funkeinrichtung auf „Lion" außer Gefecht war, erfolgte Übermittlung des Befehls durch „Princeß Royal". Kapitän z. S. Farie auf „Champion" erhielt den Befehl erst eine Stunde später.

Beatty erkannte jetzt, daß das 5. Geschwader in den Kampf eingriff. Es wurde Zeit, daß auch er Anstalten zur Wiederaufnahme der Schlacht traf. Zu diesem Zweck signalisierte er um 4.11 Uhr zunächst den Zerstörern, das Schußfeld frei zu machen (Plan 28—R). Während der ganzen Dauer des Kampfes hatten die Harwich-Zerstörer im Feuerluv der Schlachtkreuzer gestanden und die Artillerie behindert. Nur „Laurel", unfähig die Geschwindigkeit zu halten, war nach Feuerlee hinübergewechselt und stand querab von „New Zealand". „Morris" und „Moorsom" verfügten über etwa 34 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit, so daß es ihnen gelang, allmählich bis zur „Lion" aufzudampfen. Bei ihnen stand die ebenso schnelle „Obdurate"; ihr war der Anschluß an die 13. Flottille noch immer nicht gelungen. „Lydiard", „Landrail" und „Liberty" mit nur 29 Knoten Höchstgeschwindigkeit befanden sich noch direkt in der Schußlinie der Schlachtkreuzer. Beatty hatte gehofft, sie würden ein Schutz gegen Unterseebootsangriffe sein, aber er mußte nun einsehen, daß er unter den geschilderten Umständen einen zu hohen Preis für einen sehr fraglichen Vorteil zahlte. Die

Zerstörer ließen sich nun sacken und nahmen um 4.16 Uhr Aufstellung hinter „New Zealand". Es ist schwer zu verstehen, daß keiner der Zerstörer auf den Gedanken gekommen ist, Überlebende der „Indefatigable" zu retten. Deutsche Zerstörer fanden fast zwei Stunden nach ihrem Untergang noch zwei Leute im Wasser, die sie retteten.

Um 4.12 Uhr, gerade hatte Hipper aufs neue Feuer eröffnet, drehte Beatty mit seinen Schlachtkreuzern drei Strich an den Feind heran auf SSO (145°), so daß die beiden Linien drei Strich (34°) konvergierten und die Entfernung reißend schnell abnahm. Das Artilleriefeuer wurde wieder wirksam. Klar war, daß nach dem Eingreifen des 5. Geschwaders die zweite Phase des Treffens für die Deutschen noch gefahrdrohender würde, als die erste. Die britischen Linienschiffe feuerten aus derselben Entfernung, aus der „von der Tann" mit ihren 28-cm-Geschützen „Indefatigable" zum Sinken gebracht hatte. Für die 38 cm bedeutete diese nur eine mittlere Entfernung, und dazu schossen die britischen Linienschiffe unter Bedingungen, die sonst nur bei Friedensschießübungen vorkommen. War es schon kühn zu nennen, daß Hipper um 3.48 Uhr 6 Schlachtkreuzer angriff, welchen Ausdruck der Anerkennung soll man dafür finden, daß er um 4.12 Uhr den Kampf mit 5 Schlachtkreuzern und den 4 stärksten Linienschiffen der Briten aufnahm? Wer hätte gedacht, daß er auch dieses Treffen mit leichten Verlusten und der abermaligen Vernichtung eines großen feindlichen Schlachtkreuzers bestehen würde? Wir wollen aber der Schilderung dieses Meisterstücks der Seekriegführung nicht vorgreifen und nur soviel sagen, daß es sich den Taten eines Nelson würdig an die Seite stellt.

Die Schlacht, die sich nun erhob, wurde, wie Beatty sich ausdrückt, mit Ingrimm und Entschlossenheit durchgekämpft. „Lion" landete um 4.14 Uhr eine Salve auf „Lützow" (Plan 28—V). Eine Minute später übte „Lützow" Wiedervergeltung durch zwei Treffer in das Batteriedeck der „Lion" (Plan 28—Y), die großen Personalverlust hervorriefen und das Schiff in Brand setzten, das ganz in Rauch gehüllt zeitweise unsichtbar wurde. „Derfflinger" glaubte, es hätte seinen Platz in der Linie verlassen und wechselte Ziel auf „Queen Mary", die nach seiner Ansicht nunmehr das zweite Schiff der feindlichen Linie war. Ähnliche Verwirrung in der Feuerverteilung entstand bei den Briten, die häufig die „Regensburg", die inzwischen zu ihrer Position an der Spitze der deutschen Linie aufgedampft war, für einen der Schlacht-



Plan 29: 4,15 Uhr bis 4,30 Uhr nachmittags.

15*

kreuzer hielten. „Tiger" z. B. verlegte um 4.20 Uhr sein Ziel von „Moltke" auf „Seydlitz". Fraglich bleibt, welches Ziel „Queen Mary" zu dieser Zeit beschoß. v. Hase behauptet fest, daß sie auf „Derfflinger" schoß, während Groos „Seydlitz" als ihr Ziel bezeichnet. Wahrscheinlich feuerte sie bis 4.20 Uhr auf „Seydlitz" und wechselte dann Ziel auf „Derfflinger". Skizze VII gibt die Feuerverteilung in Zeitspannen von 10 Minuten, so gut wie möglich. Es soll nicht behauptet werden, daß die Skizze in jeder Hinsicht richtig ist, denn die Berichte über die Schlacht sind lückenhaft und widersprechen sich vielfach.

„Queen Mary" konnte, obwohl sie unter dem konzentrierten Feuer von „Derfflinger" und „Seydlitz" lag, um 4.17 Uhr einen Treffer auf letzteres Schiff buchen, der ein 15-cm-Geschütz außer Gefecht setzte (Plan 29—C). Ungefähr um dieselbe Zeit traf „Derfflinger" die 10,2-cm-Batterie der „Queen Mary" (Plan 29—E). Um 4.18 Uhr formierte die I. Aufklärungsgruppe Kiellinie auf „Lützow" (Plan 29—D).

Um 4.14 Uhr gab Hipper seinen Zerstörern Befehl, anzugreifen (Plan 28—V), sei es, daß er seine Schlachtkreuzer entlasten wollte, sei es, weil die englischen Zerstörer zum Angriff sammelten und er ihnen zuvor kommen wollte. Um 4.15 Uhr gab Goodenough der „Nottingham" Befehl, die britischen Zerstörer zu unterstützen (Plan 28—D).

Während der Kampf zwischen den Schlachtkreuzern tobte und die Zerstörer beider Parteien nach vorne auf ihre Angriffsposition dampften, wurde das Feuer des 5. Geschwaders wirksamer. „Barham" und „Valiant" hielten „Moltke" unter Feuer. Eins der Schiffe erzielte einen Treffer auf ein 15-cm-Geschütz der Breitseite (Plan 29—A). Evan-Thomas befahl um 4.18 Uhr, die Schiffsabstände auf 550 Meter zu schließen (Plan 29—F). „Warspite" und „Malaya" konzentrierten ihr Feuer mit „New Zealand" zu dritt auf die kleine „von der Tann". Ihr entschlossener Kommandant, Kapitän z. S. Zenker, wehrte sich wie ein Heros des Altertums und manövrierte sein Schiff tapfer und geschickt. Um 4.20 Uhr wurde die Barbette seines vorderen Turmes durch eine 38-cm-Granate durchschlagen und der Turm außer Gefecht gesetzt (Plan 29—J). Drei Minuten später geschah dasselbe mit seinem von einem zweiten Geschoß getroffenen achteren Turm (Plan 29—K). Zwar traf das deutsche Schiff in Wiedervergeltung zur

selben Zeit die „Barham" (Plan 29—L), aber seine 28-cm-Granaten vermochten nichts auszurichten gegen den schweren Panzer des mächtigen Großkampfschiffes. Zenker wechselte darauf Ziel auf „New Zealand" und erzielte um 4.26 Uhr einen Treffer, der aber nennenswerten Schaden nicht anrichtete (Plan 29—Q) und nur ein Stück aus dem Panzer des Turms X. herausstanzte. Ein Schaden am Geschütz setzte dann auch noch Turm Nr. 2 der „von der Tann" außer Gefecht, so daß ihre schwere Artillerie auf zwei Geschütze herabgesetzt wurde.

„Moltke" und „Tiger" fochten ein wütendes Duell aus. Um 4.25 Uhr (Plan 29—Q) und um 4.26 Uhr (Plan 29—P) scheint „Tiger" getroffen worden zu sein. Sie rächte sich um 4.27 Uhr durch zwei 34-cm-Treffer auf „Moltke" (Plan 29—V). Nach diesen Treffern wendete die I. Aufklärungsgruppe, wie wir später im einzelnen schildern wollten, auf Südost (122°). Das entspannte die Lage. „Moltke" und „von der Tann" fuhren außerdem Zickzackkurse nach Backbord und Steuerbord, um die Feuerleitung ihrer mächtigen Gegnern, die nunmehr nur noch etwa 13000 Meter entfernt waren, zu behindern.

Den Deutschen hätte eine wirksame Abwehr des auf ihre hinten stehenden Schiffe ausgeübten Druckes zu Gebote gestanden; denn hier war wirklich einmal eine gute Gelegenheit für einen Zerstörerangriff auf das 5. Linienschiffgeschwader. Die Zerstörer hätten durch einen entschlossenen Angriff aus sehr günstiger Position die Schiffe des Geschwaders zwingen können, abzudrehen oder das Risiko, torpediert zu werden, in Kauf zu nehmen. Zum mindesten hätten die Zerstörer ihre Schlachtkreuzer durch das Legen von Rauchschleiern decken müssen. Die VI. Flottille und 6 Boote der II. Flottille waren für diesen Zweck verfügbar bzw. hätten es sein müssen. Sie hatten indessen, anstatt auf die I. Aufklärungsgruppe zu sammeln, einen weiten Abstecher nach Osten gemacht und standen daher in dem kritischen Augenblick 4 Seemeilen entfernt. Bei dem Steuern eines geeigneteren Kurses hätten sie zwischen 4.00 Uhr und 4.15 Uhr dicht bei „von der Tann" in ihrem Feuerlee stehen können. Dann hätte Hipper sie sicherlich zum Angriff auf das 5. Linienschiffgeschwader geschickt. Aber auf jeden Fall hätten sie, sobald erkannt war, daß die britischen Linienschiffe zu feuern begannen, einen Rauchschleier in der Schußrichtung legen müssen. Die 6 Boote der II. Flottille von 1760 Tonnen und 36 Seemeilen waren für diesen Zweck sehr geeignet. Ihr Flottillenchef hat

eine vorzügliche Gelegenheit, den hinten in der Linie stehenden Schlachtkreuzern in einer kritischen Lage zu helfen, verpaßt.

Während „Moltke" und „von der Tann" unter so schweren Umständen kämpften, gewannen die vornestehenden Schlachtkreuzer den größten Erfolg des Tages; denn „Seydlitz" und „Derfflinger" hielten fortgesetzt die „Queen Mary" unter ihrem konzentrierten und tödlichen Feuer.

Um 4.20 Uhr traf nach dem Bericht des tapferen kleinen Seekadetten, des rangältesten Überlebenden des „Queen Mary"-Desasters, eine Granate den mitschiffsliegenden Turm Q. der „Queen Mary" und setzte ein Geschütz außer Gefecht (Plan 29—H). Kurz darauf erzielte „Queen Mary" zwei Treffer auf „Derfflinger", den ersten gegen 4.20 Uhr (Plan 29—J), den zweiten gegen 4.23 Uhr (Plan 29—M). Die Zeiten sind nur geschätzt, aber v. Hase sagt, daß sein Schiff kurz nach dem Untergang der „Queen Mary" noch von zwei ihrer Granaten getroffen wurde.

Um 4.24 Uhr trafen drei 30,5-cm-Granaten einer Salve des „Derfflinger" die „Queen Mary" in oder nahe bei dem Turm Q (Plan 29—N). Zwei Minuten später trafen zwei weitere Granaten dieselbe Stelle (Plan 29—S). Eine furchtbare Explosion erfolgte, das Schiff legte sich langsam nach Backbord über. Den Besatzungen von Turm Q und X gelang es, das Oberdeck zu erreichen. Einige Leute kletterten an der Steuerbordseite herunter und sprangen in das Wasser. Das Heck des Schiffes hob sich hoch aus dem Wasser, die Schrauben drehten sich weiter. Es war, als ob der sterbende Riese seine letzte Kraft einsetzte, um im Gefecht zu bleiben.

Zweifellos standen die Maschinentelegrafen nach wie vor auf „Volldampf voraus".

Die Katastrophe der „Queen Mary" kam so schnell, daß die ihr mit 25 Seemeilen folgenden Schiffe nur durch Geistesgegenwart und schnelles Herumwerfen des Ruders vermieden, in sie hineinzufahren. „Tiger" kam durch Ausscheeren nach Backbord gerade noch klar. Als „New Zealand" an Steuerbord passierte, erfolgte eine zweite Explosion. „Queen Mary" verschwand unter einer riesigen Rauchwolke, die sich bis zu einer Höhe von mehreren 100 Fuß erhob. Weithin sichtbar, gab sie den Deutschen in ihrer gefährlichen Situation neuen Mut.

Wieviel Treffer das unglückliche Schiff erhalten hat, wird niemals festgestellt werden können. v. Hase, der, wenn auch aus der Ent-

fernung, sein Ziel zwecks Beobachtung des Einschlages seiner Salven klar vor Augen hatte, behauptet nicht weniger als acht Treffer bei drei aufeinanderfolgende Salven. Wir glauben bei vorsichtiger Schätzung, daß es fünf waren. Da „Queen Mary" vorher schon drei Treffer erhalten hatte, ergibt das eine Gesamtsumme von acht Treffern. Ihr Panzer konnte den 30,5-cm-Granaten der „Derfflinger" ebensowenig wiederstehen als der Panzer der „Indefatigable" den 28-cm-Granaten der „von der Tann". Vielleicht war es die konzentrierte Wirkung von drei Granaten derselben Salve, die dicht nebeneinander auftreffend das Ende der britischen Schlachtkreuzer herbeiführten. Der zweifache Triumph der Deutschen ist ein schlagender Beweis für die Richtigkeit der Tirpitzschen Theorie, der defensiven Stärke den Vorzug vor der offensiven Kraft zu geben. Er ist aber andererseits gleichzeitig ein Beweis für die Richtigkeit des Farragutschen Satzes: „Der beste Schutz ist das gut gezielte Feuer der eigenen Geschütze." Es besteht kein Zweifel, wenigstens soweit es die Schlachtkreuzer angeht, daß die deutsche Schießkunst der britischen weit überlegen war. So glänzend die Führung Hippers war, so ist doch Urgrund seines Erfolges in den jahrelangen gründlichen Vorbereitungen für dies eine kurze Treffen zu suchen. Fünfundzwanzig Jahre der angestrengten, methodischen und stets auf Fortschritt bedachten Arbeit in der Artillerieausbildung haben, wie nicht anders zu erwarten war, dies Ergebnis gezeitigt. Admiral v. Schröder, während der Skagerrakschlacht Oberbefehlshaber in Flandern, hatte Jahre vorher einmal zu einem Untergebenen gesagt: „Der Tag hat vierundzwanzig Stunden, wenn das nicht genügt, nehmen wir die Nacht hinzu." Die im Zeichen dieses Schlagwortes geleistete harte Arbeit hatte nun ihre Frucht auf dem Schlachtfeld gebracht, zum Ruhm derjenigen, die das Glück hatten, in der Schlacht mitzukämpfen und zur Befriedigung derjenigen, die die mühselige Friedensarbeit geleistet hatten.

Dem Sieger gebührt das Lob, dem Besiegten die Anerkennung. Die Besatzung der „Queen Mary" benahm sich angesichts des sicheren Todes, wie britische Seeleute es immer getan haben. Die Zahl der Überlebenden war so gering, daß wir nur wenig von den heldenmütigen Taten kennen, deren Zahl sicherlich durch unbekannt gebliebene Helden vervielfältigt wurde. Der Umladeraum des Turmes X wurde erst geräumt, als der Turmkommandant wegen des steigenden Wassers den Befehl zum Verlassen des Turmes geben mußte. Der

letzte Mann, der von unten heraufkam, war der Unteroffizier Stares. Gefragt, warum er seinen Posten nicht früher verlassen hätte, antwortete der einfache Seemann: „Wir hatten noch keinen Befehl, den Turm zu verlassen." Mögen diese Worte die Grabschrift der tapferen „Queen Mary"-Besatzung sein, die nun in ihrem gemeinsamen Grabe unter den Fluten der Nordsee ruht.

Nach diesem entscheidenden Erfolg in der Mitte der Schlachtlinie bedrohte, abgesehen von der schlimmen Lage der hinten stehenden Schiffe, eine neue Gefahr die Spitze Hippers. Durch die Notwendigkeit, mit der Fahrt um 4.25 Uhr herunterzugehen (Plan 29—O), hatte sich seine Lage keineswegs gebessert. Die Ermäßigung der Fahrt auf zwanzig vielleicht auf noch weniger Seemeilen brachte die britischen Zerstörer in eine Stellung direkt vor der deutschen Linie, eine Stellung wie sie nicht günstiger für einen Torpedoangriff sein konnte.

Beatty hatte, wie erinnerlich, um 4.09 Uhr dem Chef der 13. Flottille auf „Champion" befohlen, mit Torpedos anzugreifen (Plan 28—O). Da die Funkstation der „Lion" außer Gefecht gesetzt war, mußte der Befehl der „Princeß Royal" gegeben werden. Ausweislich des Logbuches der „Champion" kam der wichtige Funkspruch erst um 5.16 Uhr an. Der Befehl muß aber anderweitig durchgekommen sein; denn Kapitän z. S. Farie berichtet: „Um 4.15 Uhr erhielt die Flottille Befehl anzugreifen." Man kann darüber streiten, ob es richtig war, den Angriff anzusetzen. Einmal kann eingewandt werden, der Angriff würde dazu führen, daß die deutschen Schlachtkreuzer sich dem konzentrischem Angriff der britischen Übermacht durch Abdrehen entziehen würden. Andererseits kann behauptet werden, der Zerstörer-Angriff hätte den Deutschen den Rückweg verlegen und ihre südliche Flanke abdrängen können, während die Linienschiffe des 5. Geschwaders denselben Druck auf ihre nördliche Flanke ausübten. Die deutschen Streitkräfte würden daher durch doppelte Umfassung an die dänische Küste gedrückt werden. Diese Überlegung war zutreffend, aber nur unter der Voraussetzung, daß das deutsche Gros noch nicht in der Nähe und zum Eingreifen bereit war. Da letzteres aber tatsächlich bereits in der Nähe war, erwies sich die erste Erwägung als richtig. Hipper wurde durch den Zerstörer-Angriff aus einer Stellung verdrängt, die den Briten so willkommen sein mußte, daß sie alles tun mußten, um ihn darin festzuhalten. Diese spekulative Beweisführung soll keinen Vorwurf für Beatty enthalten; denn er

konnte nicht wissen, daß Scheer in der Nähe war. Wir haben sie nur angestellt, um zu zeigen, daß ein Torpedoangriff nicht immer ratsam ist.

Seit 4.15 Uhr dampften die britischen Zerstörer mit äußerster Kraft neben der Linie ihrer Schlachtkreuzer auf, um eine vorliche Position zum Angriff zu erlangen. Dabei kamen sie leider derart auseinander, daß der Zusammenhang der Verbände verlorenging und jeder Kommandant auf sich selbst angewiesen blieb. Die Ursachen dieser Unordnung waren folgende: Erstens müssen wir feststellen und offen aussprechen, daß Kapitän z. S. Farie, nachdem er seiner Flottille den Angriffsbefehl gegeben hatte, selbst keinerlei Versuche machte, den Angriff zu führen oder auch nur anzusetzen. Vielleicht hat ihn die geringe Geschwindigkeit der „Champion" von 29 Seemeilen daran gehindert, aber er hat auch nicht einmal die vorzügliche Armierung seines Schiffes von vier 15-cm-Geschützen in Mittschiffs-Aufstellung dazu ausgenutzt, den Angriff seiner Zerstörer zu unterstützen. Zweitens hatte Goodenough den Leichten Kreuzern „Nottingham" und „Dublin" die Unterstützung des Zerstörerangriffs anbefohlen. Um 4.21 Uhr brauste (wir bedienen uns hier der Ausdrucksweise eines Zerstöreroffiziers) die „Nottingham" mit hoher Fahrt mitten in die Formation der Zerstörer hinein und richtete unendliche Verwirrung an. Die Reihenfolge der Zerstörer war damals: „Nestor", „Nomad", „Nicator", „Narborough", „Pelican", „Petard", „Turbulent", „Nerissa" und „Termagant". Die „Obdurate" war ganz zurückgeblieben. „Moresby" und „Onslow" kamen erst weit hinten von „Engadine" her. „Nottingham" brach zwischen „Pelican" und „Petard" durch. Die vier folgenden Zerstörer mußten, wir können uns vorstellen mit welchen Gefühlen des Ärgers und welcher lauten Äußerung desselben, hart abdrehen oder stoppen, um nicht gerammt zu werden. „Petard" und „Turbulent" sowie „Nerissa" und „Termagant" versuchten, in zwei Gruppen geteilt, die verlorene Distanz wieder aufzuholen. „Narborough" und „Pelican" blieben, vom Feinde entfernt weit rechts; wieso und warum ist, wie die Admiralität zugibt, nicht geklärt. Die „Obdurate" in Feuerluv von „Lion" dampfte auf, so schnell sie konnte. Etwas vorlich von ihr stand „Morris", der 10. Flottille zugehörig und daher vorher nicht mit genannt. „Moorsom", ebenfalls zur 10. Flottille gehörig, hatte, ausgezeichnet geführt, es verstanden, bis zu den vordersten Booten der 13. Flottille aufzudampfen. An

der Spitze führte die treffliche „Nestor". Ihr Kommandant war der ehrenwerte Edward B. S. Bingham, der bald darauf seinem Namen die Buchstaben V.C. anfügen konnte. Ihm zur Seite stand Leutnant M. J. Bethell, dem die tragischere Ehrung „Starb den Heldentod in der Schlacht" geworden ist. Dann kam „Nomad" und „Nicator". Als erstere wegen Maschinenschadens etwas zurückfiel, trat „Nicator" an ihre Stelle. Dicht auf folgte „Moorsom".

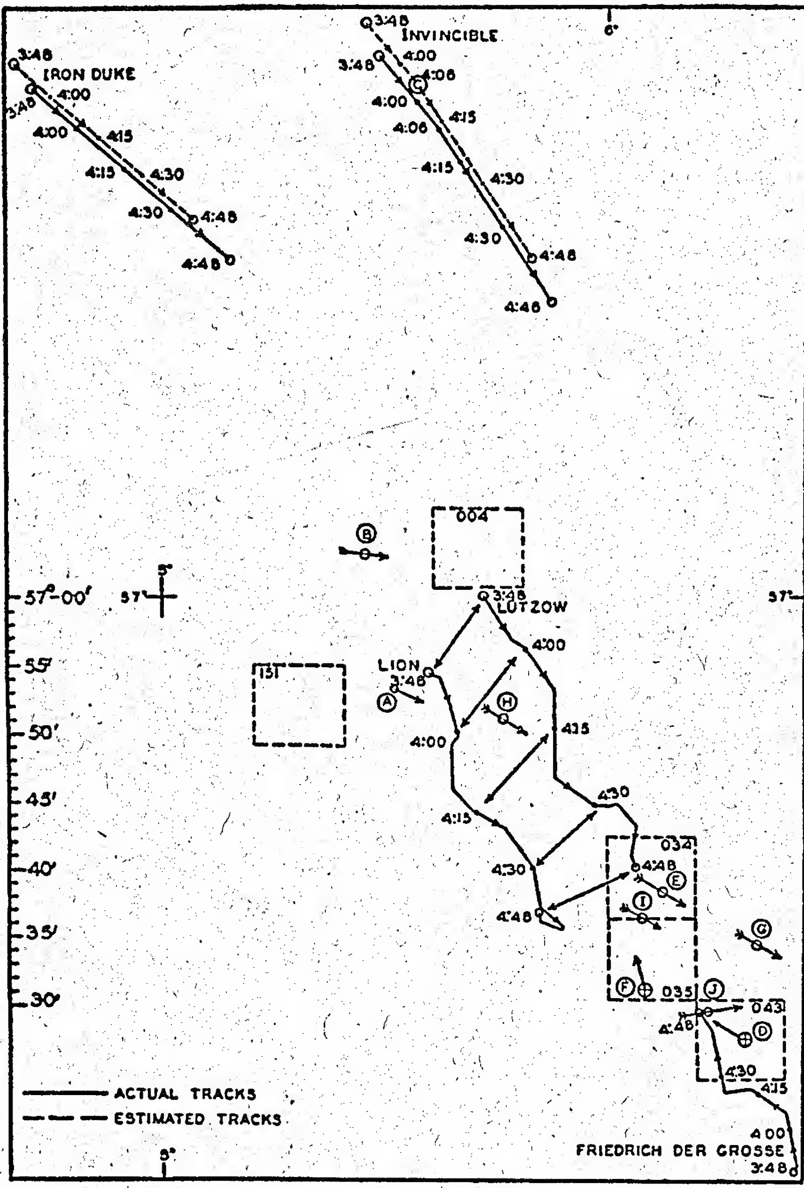
Den in der beschriebenen, unregelmäßigen Formation vorbrechenden britischen Zerstörern trat die deutsche IX. Flottille, 11 Boote stark, in geschlossener Ordnung entgegen. Lange vorher, um 4.14 Uhr (wenn wir hier den Ausdruck „lange" gebrauchen, so soll das bedeuten, daß wenige Minuten bei den sich häufenden Ereignissen der Schlacht wie Jahre wirkten), hatte Hipper den Angriffsbefehl gegeben (Plan 28 —V). Um 4.26 Uhr heißte Kommodore Heinrich, der II. Führer der Zerstörer, das kurze, aber vielsagende Signal: „IX. Flottille ran an den Feind." (Plan 29—R.) Der Wortlaut des Signals läßt sich nicht übersetzen, vielleicht geben ihn die Worte „Go for them" sinngemäß wieder. Korvettenkapitän Goehle auf „V 28" heißte sofort das Signal: „Torpedoboote zum Angriff", und zwar ebenfalls um 4.26 Uhr. So prompt handelte der immer auf dem Posten befindliche Goehle. Tatsächlich, so wird berichtet, heißte er das Signal, schon bevor er das von Heinrich geheißte sah. Schnelle Entschlußfähigkeit war den deutschen Zerstörerführern in den letzten 25 Jahren anerzogen und in Fleisch und Blut übergegangen. Nebenbei bemerkt, die Deutschen nannten ihre Zerstörer mit dem viel treffenderen Namen „Torpedoboote". Das sollte den Gedanken zum Ausdruck bringen, daß ihre vornehmste Aufgabe war, Torpedos zu schießen. Die Briten legten dagegen mehr Wert auf artilleristische Ausrüstung. Sie bedienten sich der vollen Zweckbezeichnung „Torpedobootzerstörer" oder häufiger einfach der Abkürzung „T.B.D.".

Trotz seines letzten großen Erfolges erkannte Hipper, daß die Zeit für ihn gekommen war, das Treffen abzubrechen. Er konnte einer solch gewaltigen Übermacht nicht länger die Stirn bieten. Ewig wäre ihm das Glück auch nicht hold geblieben. Er heißte daher um 4.27 Uhr das Signal: „Gefechtswendung auf SO (122°)." Nach Ausführung der Wendung um 4.28 Uhr erzielten die Deutschen nach dem Vorbilde der Taktik der alten „Parther" noch einige Treffer. „Princeß Royal" wurde dreimal getroffen (Plan 29—W). Die Treffer werden

„Derfflinger" zugeschrieben, möglicherweise stammten sie von „Lützow". „von der Tann" am Schluß der Linie lief Zickzackkurse zwecks Vermeidung feindlicher Treffer. Vielleicht ist das der Zeitpunkt, als Oberheizer Zenne von der „Wiesbaden" glaubte, daß ihr Ruder klemme.

Gerade als die Deutschen abgedreht hatten, entging Beatty um Haaresbreite einem Desaster, das noch schlimmer gewesen wäre, als der Verlust der „Indefatigable" und der „Queen Mary". Wir haben geschildert, wie Major Harvey V. C., unter Aufbietung seiner letzten Energie, den Befehl zum Fluten der Munitionskammer des Turms Q gab. Kurz darauf, schätzungsweise um 4.27 Uhr, ereignete sich ein Unglück im Turm, das leicht furchtbare Folgen hätte haben können. Dort waren alle Leute tot, vielleicht mit Ausnahme des gräßlich verstümmelten Harvey, der zu keiner Bewegung mehr imstande war. Eins oder beide Geschütze waren noch geladen und hatten bereits Erhöhung zum Feuern genommen. Letzterer Umstand hatte zur Folge, daß eine Pulverladung aus dem Rohr glitt und sich an glühenden, von der Explosion der deutschen Granate und dem nachfolgenden Brande herrührenden Rückständen entzündete. Die Stichflammen drangen in den Umladeraum und töteten dort alles Personal. Da die Munitionskammer geflutet war, erfolgte indessen keine Explosion. Sonst hätte „Lion" das Schicksal der anderen beiden Schlachtkreuzer geteilt. Ein Offizier der „Nicator" gibt folgende anschauliche Schilderung des Vorfalls: „Plötzlich schoß eine riesige Stichflamme aus dem Rumpf der „Lion", während eines grausigen Augenblickes dachten wir, sie würde den Weg von „Queen Mary" und „Indefatigable" gehen. Als der Rauch sich verzogen hatte, sahen wir jedoch, daß die übriggebliebenen Geschütztürme eine Salve feuerten. Spontan brach jeder von uns in einen Jubelruf aus."

Um 4.27 Uhr, als die Deutschen abdrehten, befahl Evan-Thomas die 1. Flottille nach vorn (Plan 29—T). Um 4.30 Uhr drehte er mit dem 5. Geschwader 2 Strich vom Feinde ab auf SzW (179°). Ein Manöver, das sicherlich von Vizeadmiral Hipper dankbarst begrüßt worden ist. Das Ergebnis des Abdrehens beider Parteien war schnelle Entfernungszunahme und bald eintretende Unwirksamkeit des Geschützfeuers. Nach der Kursänderung auf SzW (179°) heißte Evan-Thomas das Signal für eine Vier-Strich-Wendung auf die Deutschen zu. Leider wurde das Signal schnell widerrufen. Es wäre interessant, zu wissen,



Plan 30: Kurse der Flaggschiffe 3,48 Uhr bis 4,48 Uhr nachmittags.

was wohl dieser Tatsache, über die nur die englischen Signalberichte Aufschluß geben, zugrunde lag.

Napier und Alexander-Sinclair hielten inzwischen ihre 8 Kreuzer eng konzentriert und folgten den 3 Kreuzern der II. Aufklärungsgruppe. Napier gab um 4.30 Uhr die Mitteilung an Alexander-Sinclair: „Es scheint, daß sie nach Horns Riff gehen und nicht nach dem Skagerrak." Alexander-Sinclair erwiderte ganz ernst: „Ja, es scheint so, wenn alle Kreuzer versammelt sind, denke ich, können wir mit dem Nordgeschwader fertig werden." Soweit wir die Situation übersehen, waren die 8 Kreuzer aber schon versammelt. Sie hatten im ganzen 31 15-cm-Geschütze in der Breitseite, gegenüber den 16 15-cm-Geschützen der drei deutschen Kreuzer. Auch nach unserer Ansicht hätten sie mit den Deutschen fertig werden können. Die Gelegenheit dazu sollte bald kommen.

Um 4.30 Uhr kamen die Streitkräfte Beattys und Scheers zum erstenmal in Fühlung. Ehe wir darauf eingehen, wollen wir die Tätigkeit Jellicoes, Hoods und Scheers in der Zeitspanne von 3.48 Uhr bis 4.30 Uhr nachmittags schildern (Plan 30).

Um 3.55 Uhr erhielt Jellicoe die erste Nachricht, daß Beatty im Gefecht war. Der von Beatty gemeldete Standort war ungefähr richtig (Plan 30—A), er wich nur 4½ Seemeilen nach SW von seiner wirklichen Position ab. Unmittelbar darauf vermehrte Jellicoe die Fahrt der Flotte auf 20 Seemeilen. Es spricht für die britische Seemannschaft und Technik, daß 24 Großkampfschiffe, von denen einige nur 21 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit besaßen, bei der ganz außergewöhnlich hohen Marschgeschwindigkeit von 20 Seemeilen ihre Position halten konnten.

Um 3.59 Uhr langte die 3.55 Uhr aufgegebene Meldung von „Galatea" an (Plan 30—B). Diesmal stimmte ihr Standort. Bei der Meldung der Peilung des „Feindes" hatte Alexander-Sinclair zwar die deutschen kleinen Kreuzer gemeint, die Schlachtkreuzer befanden sich indessen zufällig in derselben Peilung, so daß er ihre Position ganz richtig angab. Der von ihm gemeldete Kurs des „Feindes" OSO (100°) wich allerdings um 4 Strich von dem von den Schlachtkreuzern gesteuerten Kurs SSO (145°) ab. Wir haben die Meldung früher schon eingehend besprochen.

Um 4 Uhr vermehrte Hood seine Fahrt auf 24 Knoten. Zwei Minuten später änderte er Kurs um 4° auf Jellicoe zu auf SSO

(145°). Um 4.40 Uhr gab Jellicoe Hood den Befehl: „Sofort der Schlachtkreuzerflotte zur Hilfe eilen." Zu Hoods Information fügte er den 3.50-Uhr-Standort der „Lion" bei. Beatty hatte seinen Kurs nicht übermittelt, sondern nur den auf S 55° O (112°) geschätzten Kurs des Feindes, der um 33° falsch geschätzt war. Jellicoe nahm offenbar an, Beatty steuere parallelen Kurs mit dem Feinde, und gab Hood den falsch geschätzten Kurs S 55° O (112°) als Beattys Kurs an. Bei dieser Gelegenheit brach Jellicoe zum zweiten Male die sonst so bewundernswert eingehaltene Funkstille, ein Zeichen dafür, welchen Wert er dem Auftrage Hoods beimaß. Die deutschen Funkpeilungsstationen zwischen Borkum und Schleswig haben offenbar nichts aus dem Funkspruch zur Bestimmung des Standorts der Schlachtflotte zu machen gewußt. Ebenso haben die drei deutschen nach Norden aufklärenden Luftschiffe bei der Feststellung der britischen Streitkräfte versagt.

Um 4.06 Uhr meldete Hood durch Funkspruch seinen Standort an Jellicoe (Plan 30—C). Er war etwa 4 Seemeilen nördlicher als der wirkliche. Dazu meldete er seinen Kurs SSO (145°) und seine Fahrt von 25 Seemeilen. Er hielt es nicht für notwendig, auf den Befehl Jellicoes hin Kurs zu ändern, da sein Kurs schon um 3 Strich mit dem Beattys zusammenlief, wie aus der ihm gewordenen Information hervorging. Seine Entschließung war unserer Ansicht nach richtig. Hood hatte zum erstenmal die Funkstille gebrochen. Die Deutschen verstanden es auch dieses Mal nicht, daraus Nutzen zu ziehen und wertvolle Nachrichten über den Feind zu gewinnen.

Um 4.15 Uhr fühlte sich Jellicoe beunruhigt über den Verbleib des 5. Geschwaders. Evan-Thomas hatte richtig gehandelt und die Funkstille gewahrt. Keine der zahlreichen Meldungen von Befehlshabern und Schiffen hatte das 5. Geschwader überhaupt erwähnt. Jellicoe brach daher zum drittenmal die Funkstille und fragte bei Evan-Thomas an: „Sind Sie in Fühlung mit Beatty?" Um 4.20 Uhr kam die lakonische aber befriedigende Antwort: „Ja! Ich bin im Gefecht mit dem Feinde." Nun mußte ja alles gut gehen.

Wie wir berichtet haben, gab Hipper zu Beginn des Kampfes, um 3.48 Uhr einen ausgezeichneten Bericht über die Lage an Scheer. Er gab an, mit sechs Schlachtkreuzern im Gefecht zu stehen, erwähnte aber nicht die vier Linienschiffe, die zwar von verschiedenen Schlachtkreuzern, aber nicht von Hipper selbst gesichtet waren. Als Kurs

der I. Aufklärungsgruppe nannte er Kurs SSO (145°), als den des Feindes SO (122°) und als seine Fahrt 18 Seemeilen. Daraus und besonders aus dem Zusammenlaufen der Kurse der beiden Gegner konnte Scheer ersehen, daß Hipper entschlossen den Nahkampf anstrebte. Hipper meldete seinen Standort im Quadrat 004 (Plan 30), als Standort des Feindes gab er wiederum wie 19 Minuten vorher Quadrat 151.

Die Zentren der Quadrate 004 und 151 lagen 17½ Seemeilen voneinander entfernt. Da die Schlachtkreuzer auf diese gewaltige Entfernung ein Gefecht nicht führen konnten, war Scheer sich darüber klar, daß eins davon — wahrscheinlich 151 — irrtümlicherweise genannt wurde. Es schien so gut wie sicher, daß der Gegner ein Quadrat weiter nach Osten stehen müsse. Am Ende seines Berichtes fragte Hipper nach dem Standort Scheers.

Letzterer erhielt die Meldung um 3.54 Uhr. Sie führte, wie man sich vorstellen kann, zu einer sachlichen Erörterung auf der Admiralsbrücke von „Friedrich der Große", wo der kühle, klardenkende Admiral, der selbstsichere und methodische Chef des Stabes, Kapitän z. S. v. Trotha und der fähige, von Unternehmungsgeist beseelte Operationsoffizier, Kapitän z. S. v. Levetzow, in enger Verbundenheit die geeigneten Männer zur Führung einer Flotte unter schwierigen Umständen waren. Aus Hippers Bericht sprach sein Vertrauen, der Situation gewachsen zu sein. Scheer entschied daher, daß sofortige Hilfeleistung für die Aufklärungsstreitkräfte noch nicht geboten sei. Er beschloß, anstatt auf die I. Aufklärungsgruppe Kurs zu nehmen, zunächst NW (302°) zu steuern. Dieser Kurs führte auf die linke Seite des Quadrats 151 und mußte Beatty zwischen zwei Feuer bringen, da als sicher angenommen werden konnte, daß sein Standort auf der rechten Seite des Quadrats 151 oder noch weiter östlich war. Gleichzeitig schien der Kurs NW (302°) Hipper ebenso schnell zu entlasten, als der direkt auf ihn zuführende Kurs, soweit eine Entlastung überhaupt in Frage kam. Damals war die Zuteilung des 5. Geschwaders zur Schlachtkreuzerflotte Scheer und ziemlich sicher sogar auch Hipper noch unbekannt. Wir haben schon viel über den Nachteil dieser Organisationsänderung in letzter Minute für die Briten gesagt, aber noch nie die Frage berührt, welche Überraschung sie für Scheer und Hipper bedeuten mußte.

Scheer ging also um 4.05 Uhr auf NW-Kurs (302°). Vier Minuten später unterbrach er zum ersten Male die Funkstille und übermittelte die wichtige Tatsache seines Kurswechsels an Hipper. Außerdem funkte er seinen 4-Uhr-Standort im Quadrat 043, wahrscheinlich ein Quadrat zu weit nach Norden. Es ist nicht bekanntgeworden, ob Scheers Funkspruch in offener Sprache gegeben wurde, oder chiffriert oder schließlich chiffriert unter einer Geheimziffer. Wir halten dafür, daß er chiffriert ohne Geheimziffer abgegeben wurde. Die Geheimziffer war sowieso schon den Briten bekannt. Sei dem wie ihm sei, schon nach kurzer Zeit kannte die Admiralität den Wortlaut des Funkspruchs Scheers. Sie verlegte den Standort des Gros in die Mitte des Quadrats 043 (Plan 30—D). Vielleicht hatten die Funkpeilstationen ihn festgestellt. Wahrscheinlicher ist aber, daß man den Funkspruch Scheers mit Hilfe einer Kopie des aus der untergegangenen „Magdeburg" geborgenen Signalbuches dechiffrierte und dann den Standort aus der geheimen deutschen Quadratkarte entnahm. Letztere dürfte ebenfalls im Besitz der Briten gewesen sein. Die hervorragende Leistung des britischen Nachrichtendienstes hatte freilich keine praktischen Folgen, da die Grand Fleet die betreffenden Mitteilungen erst um 5 Uhr nachmittags erhielt.

Während die Zeit verrann, kam Scheer zu einer neuen, wichtigen Entschließung. Im vollen Vertrauen auf das Vermögen Hippers, sich selbst zu helfen, faßte er den Plan, eine zeitlang W (257°) zu steuern und dann auf N (347°) zurückzudrehen mit der Absicht, auf diese Weise die feindliche Schlachtkreuzerflotte mit Sicherheit zwischen zwei Feuer zu bringen. Bereits um 4.11 Uhr hatte er für die Linienschiffe Gefechtsabstand von 500 Meter angeordnet. Um 4.18 Uhr drehte er mit dem Gros auf Kurs W (257°) rechtwinklig zur Peilungslinie des Feindes. Anscheinend erfolgte die Kursänderung durch gleichzeitige Wendung der Führerschiffe der Divisionen. Um 4.20 Uhr erhielten die Zerstörerflottillen Befehl, den Unterseebootschutz einzustellen und flottillenweise zu sammeln.

Kaum waren die Befehle ausgeführt, als eine Meldung Boedickers die Situation, wie Scheer sie gesehen hatte, völlig veränderte. Boedicker stellte fest, daß in dem nunmehr schon vertrauten Quadrat 151 neue feindliche Streitkräfte erschienen seien, und zwar fünf Linienschiffe des 2. Schlachtgeschwaders mit Kurs SO (122°). Zwei Dinge lagen auf der Hand. Es war, nach Feststellung eines neuen Linien-



Admiral Hipper



Admiral Beatty

schiffgeschwaders, nicht mehr möglich, die britischen Streitkräfte zwischen der I. Aufklärungsgruppe und dem Gros in die Zange zu nehmen. Ferner, was weit wichtiger war, die I. Aufklärungsgruppe war offenbar in eine äußerst gefahrvolle Lage gekommen. Wurde einer ihrer Schlachtkreuzer beschädigt, oder in der Geschwindigkeit herabgesetzt, so war seine Vernichtung durch die neu erschienenen englischen Linienschiffe unabwendbar. Die Erfahrung mit „Blücher", der in derselben Lage ritterlich mit unerschütterlichem Mute bis zum Ende kämpfte, hatte sich den Deutschen so tief eingeprägt, daß Scheer sofort wieder auf Kurs N (347°) ging und „Äußerste Kraft" für die Maschinen anordnete. Nach seiner Ansicht blieb nun nicht einmal Zeit, die Bereitschaftsformation herzustellen, bei der die Linienschiffdivisionen nebeneinander stehen und die Möglichkeit besteht, einen gesichteten Feind alsbald mit einem Höchstmaß von überraschendem Feuer zu überschütten. So notwendig und dringend erschien es, Hipper sofort zur Hilfe zu kommen. Die Anwesenheit des 5. britischen Linienschiffgeschwaders hatte demnach Scheer gezwungen, von dem Versuch abzusehen, die britischen Schlachtkreuzer zwischen zwei Feuer zu bringen; ein Manöver, das nur Erfolg versprach, falls letztere allein operiert hätten.

Um 4.28 meldete der kleine Kreuzer „Stettin" Geschützfeuer in NNW½W (319°) etwa 4 Seemeilen ab. Die geschätzte Entfernung war offensichtlich unrichtig. Um 4.30 Uhr sichtete und meldete das Linienschiff „König": „Schiffe im Gefecht." Scheer funkte, um Hipper den Anschluß an sein Gros zu erleichtern, seinen Standort im Quadrat 035, Fahrt 15 Seemeilen und Kurs Nord (347°). Die britische Admiralität fing den Funkspruch auf und gab ihn um 5.45 Uhr nachmittags weiter als 4.30-Uhr-Standort des deutschen Gros (Plan 30—F). Es wird interessieren, daß letzterer zwar in Länge und Breite umgerechnet war, aber im Quadrat 035 lag, wie Scheer angegeben hatte. Der von ihm gemeldete Kurs und Fahrt wurden im Wortlaut an Jellicoe weitergegeben. Diese Leistung des britischen Nachrichtendienstes war wiederum erstaunlich gut. Welches Glück, daß Scheer bis kurz vor der Fühlungnahme mit den feindlichen Streitkräften Funkstille gewahrt hatte; später blieb den Briten nicht genügend Zeit, die aufgefangenen Funksprüche noch rechtzeitig ihrer Flotte zu übermitteln.

XII.

Scheer greift mit der Hochseeflotte ein

4.30 Uhr bis 5.10 Uhr nachmittags

Während das Feuer der Schlachtkreuzer und Linienschiffe rasch an Wirksamkeit verlor, kämpften die Zerstörer wie die Helden Homers zwischen den Linien Einzelkämpfe aus. Schon der Name des Führerboots Binghams, „Nestor", ruft in uns die Erinnerung an längst verklungene Kämpfe und Zeiten wach.

Bald nach 4.30 Uhr nachmittags drehte „Nestor", gefolgt von der Mehrzahl der hinter ihr stehenden Boote, schnell nach Norden. „Obdurate" und „Morris", weit zurück (Plan 30), versuchten tapfer durch Abschneiden Anschluß an den Angriff auf die I. Aufklärungsgruppe zu bekommen. Die deutschen Zerstörer der IX. Flottille nahten in geschlossener Ordnung in 4 Gruppen. „Petard" schoß um 4.32 Uhr auf die deutschen Boote einen auf 2 Meter Wassertiefe eingestellten Torpedo (Plan 32—A). Geschützfeuer wurde auf 9000 Meter eröffnet, die Entfernung nahm schnell ab, und bald beschossen sich die feindlichen Flottillen mit ihren Steuerbord-Breitseit-Geschützen auf 2700—900 Meter. Ein britischer Offizier der „Moorsom" bezeichnet das Treffen in seinem weiteren Verlauf als wirre Mêlée, bei der die Zerstörer beider Parteien, mit etwa 30 Seemeilen Fahrt wild nach allen Richtungen herumjagend, eine größere Gefahr für ihre Freunde als für den Feind bildeten. Das gibt uns ein anschauliches, wenn auch stark übertriebenes Bild des Kampfes.

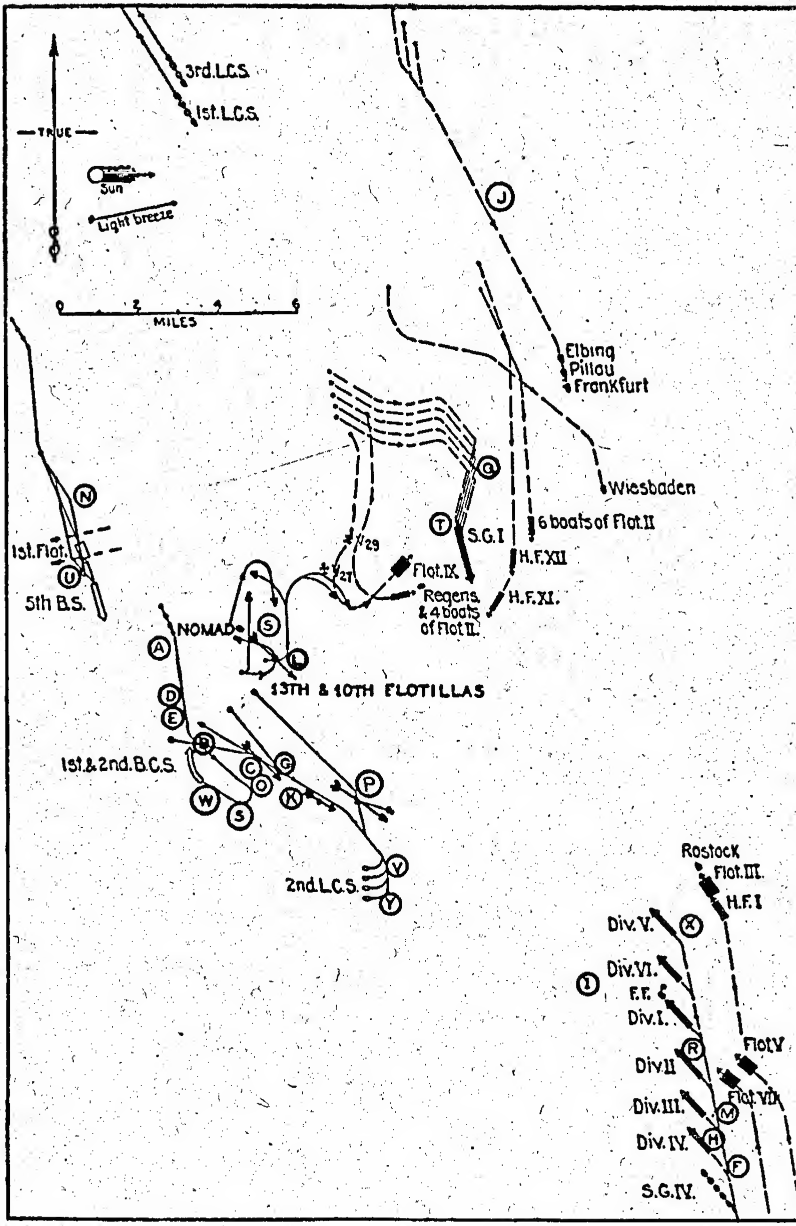
Die Briten waren dabei zunächst durch ihre stärkere Geschützarmierung im Vorteil. Die Deutschen sahen die vornehmste Aufgabe ihrer Torpedoboote im Torpedoangriff auf Großkampfschiffe. Die Boote der IX. Flottille waren mit sechs 50-cm-Torpedoausstoßrohren und lediglich mit drei 8,8-cm-Geschützen in Mitschiffs-Aufstellung bestückt. Vier Torpedoausstoßrohre standen paarweise mitschiffs und

achtern, zwei einzelne Rohre standen Backbord und Steuerbord vorne. Diese Aufstellung ermöglichte das Abfeuern von fünf Torpedos in einer Salve. Die meisten der anwesenden englischen Boote trugen vier 10-cm-Geschütze in Mitschiffs-Aufstellung und vier 53-cm-Torpedoausstoßrohre in paarweiser Aufstellung mitschiffs.

Nachdem noch die „Regensburg" und vier Boote der II. Flottille in den Kampf eingegriffen hatten (Plan 32—L), verfügten die Deutschen über die Überlegenheit in der Artillerie. „Regensburg" führte in der Breitseite sechs 10,5-cm-Geschütze und die Zerstörer von dem großen 1660-Tonnen-Typ je vier 10,5-cm-Geschütze. Auf britischer Seite beschränkte sich „Nottingham" darauf, ihre Salven zu fünf 15,2-cm-Geschossen auf große Entfernung zu feuern. „Champion" hielt sich ganz zurück, dasselbe taten „Narborough" und „Pelican". Kapitän z. S. Farie erwähnt in seinem dienstlichen Bericht die Manöver seines Schiffes während der Zerstörerschlacht überhaupt nicht. „Narborough" und „Pelican" behaupten, sie seien von anderen britischen Zerstörern im Manöver behindert worden, eine Entschuldigung, die unserer Ansicht nach nicht stichhaltig ist. Solcher Art waren die Ursachen, die im Verlaufe des Gefechtes zur Unterlegenheit der Briten im Artilleriefeuer führten.

Zu Beginn des Gefechtes gegen 4.34 Uhr wurde „V 27" durch zwei Treffer im Maschinenraum und Beschädigung der Hauptdampfrohrleitung zum Stoppen gebracht (Plan 32—C). Etwa eine Minute später traf der Torpedo der „Petard" „V 29" (Plan 32—E) und beschädigte das Boot schwer. Nebenbei, der Torpedo war auf das vorderste Boot gezielt und traf das siebente in der Linie. Es war Pech für die Deutschen, daß der einzige von den Briten geschossene Torpedo traf. „Nomad" wurde wiederholt von Granaten getroffen, gegen 4.35 Uhr setzte ein wahrscheinlich von „S 51" abgegebener Schuß ihren Maschinenraum außer Gefecht (Plan 32—G). Gegen 4.38 Uhr liefen zwei, vermutlich von „S 52" geschossene Torpedos unter dem havarierten Zerstörer durch (Plan 32—M). Augenscheinlich waren die Torpedos für ein anderes Ziel, ein Schiff mit großem Tiefgang, bestimmt und für eine Wassertiefe von 4,5 Meter eingestellt, während der Tiefgang der „Nomad" nur 3 Meter betrug.

Die IX. Flottille schoß gegen 4.35 Uhr, die beiden Torpedos, die unter „Nomad" durchliefen, eingeschlossen, im ganzen 10 Torpedos auf das 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwader (Plan 32—F). Vier davon

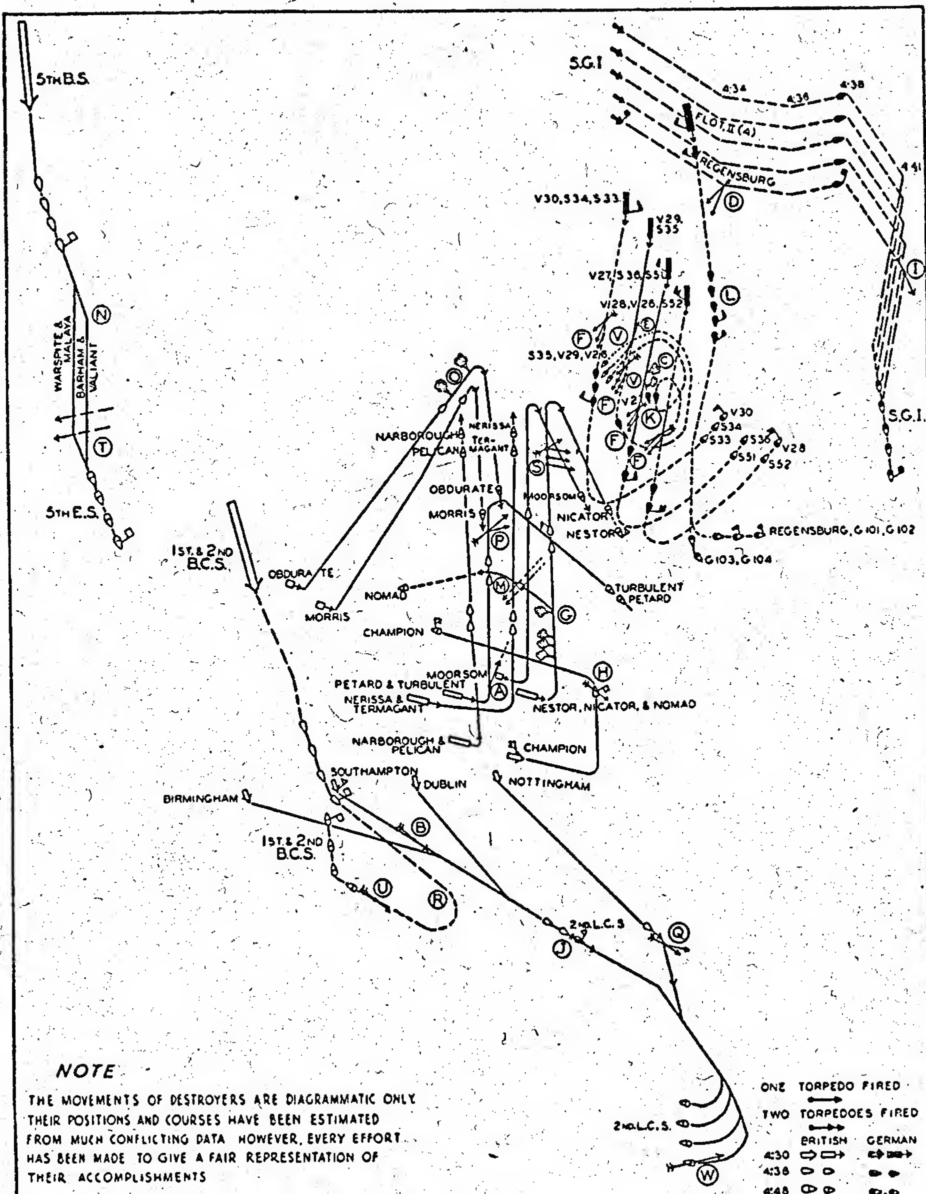


Plan 31: 4,30 Uhr bis 4,48 Uhr nachmittags. Die Operationen der Zerstörer zeigt Plan 32.

stammten von dem havarierten „V 29", sie mußten natürlich geschossen werden, wenn sie überhaupt noch Verwendung finden sollten. Die anderen sechs Torpedos hatten bei der Art des Zieles sehr geringe Treffchancen. Wenn man bedenkt, daß sie auf einen Verband, der praktisch ebenso schnell lief wie die Torpedos selbst, ferner aus einer Stellung querab von dem Verbande und noch dazu auf 10.000 Meter Entfernung geschossen wurden, erübrigen sich wohl weitere Ausführungen darüber. Die IX. Flottille hätte 50 Torpedos schießen können; daß sie nur 6 abschoß, war nach den soeben gemachten Ausführungen über die Art des Zieles begreiflich.

Eine Aussicht, die Schlachtkreuzer zu treffen, bestand unserer Ansicht nach nur dann, wenn Goehle, in Kenntnis von der Annäherung Scheers, aber auch in Kenntnis der darauf erfolgenden Kehrtschwenkung Beattys, eine starke Torpedosalve nach dem Schwenkungspunkt der britischen Schlachtkreuzer gesandt hätte. Die dabei getroffenen britischen Schiffe wären dann voraussichtlich zurückgeblieben und der Vernichtung durch die deutschen Linienschiffe anheimgefallen.

Während der Zerstörer-Mêlée zwischen den Linien kamen von dem zweiten Leichten Kreuzergeschwader, das 3 Seemeilen vor „Lion" aufklärte, wichtige Nachrichten. Schon um 4.30 Uhr hatte Goodenough auf der „Southampton" Funkspruch über das Sichten eines Kreuzers in SO (122°) mit Kurs NO (32°) gemacht (Plan 29—Y und 30—E). Das feindliche Schiff wurde auch von „Nottingham" und „Birmingham" gesichtet und gemeldet. Erstere machte um 4.30 Uhr an Goodenough Winkspruch: „Zwei Kreuzer in SSO (145°)." (Plan 29—Z.) Zwei Minuten später meldete die „Birmingham" durch Winkspruch: „Ein Kreuzer mit vier Schornsteinen." (Plan 31—B.) Zu gleicher Zeit meldete Goodenough an Beatty durch Scheinwerfer: „Feindliche Linienschiffe in SO (122°)." (Plan 31—C und 31—B.) Da es jetzt auf Sekunden ankam, war die lakonische Fassung der Meldung angebracht. Um 4.35 Uhr forderte Goodenough, um sicher zu gehen, das Erkennungssignal von der „Stettin" (Plan 31—G). Da die Antwort ausblieb, ließ er das 2. Leichte Kreuzergeschwader Kiellinie bilden und begann, Fühlung haltend, aufzuklären. „Stettin" hatte die britischen Kreuzer für die II. Aufklärungsgruppe gehalten und letztere in 321° gemeldet (Plan 31—J). Boedicker, der keineswegs dort stand, sondern fern im Norden, weit außer Sicht von



Plan 32: Die Operationen der Zerstörer von 4,30 Uhr bis 4,48 Uhr nachmittags.

Bemerkung: Die Bewegungen der Zerstörer sind nur in Diagramm-Form dargestellt. Ihre Stellungen und Kurse sind auf Grund von Angaben, die sich vielfach widersprechen, geschätzt. Dabei ist alles berücksichtigt, was für eine der Wirklichkeit nahe kommende Darstellung wesentlich ist.

one/two torpedo fired = ein/zwei Torpedo(s) geschossen.

„Stettin", meldete in der nächsten Minute, daß die Zahl der britischen Schlachtkreuzer „vier" betrage (Plan 31—J). Scheer erhielt die Meldung erst 5.10 Uhr, wahrscheinlich wurde ihre große Bedeutung nicht erkannt, denn Scheer erfuhr erst spät in der Nacht, daß bei dem ersten Treffen zwei britische Schlachtkreuzer vernichtet wurden.

Obwohl nach dem Abdrehen der I. Aufklärungsgruppe die Entfernung immer größer wurde, trafen noch deutsche Granaten ihr Ziel, allerdings ohne großen Schaden anzurichten. Um 4.32 Uhr erhielt „Princeß Royal" einen Treffer von „Derfflinger" (Plan 31—A). Um 4.34 Uhr beschoß „Tiger" einen Zerstörer mit ihrer leichten Artillerie (Plan 31—D). „Seydlitz" übte Wiedervergeltung durch drei Treffer auf „Tiger" (Plan 31—E). Ob letztere zu der Zeit erzielt sind, ist nicht ganz sicher, aber nach der Skizze in „The Fighting at Skagerrak", die alle Treffer enthält, wahrscheinlich.

Hipper drehte um 4.34 noch weiter von Beatty und Evan-Thomas auf OSO (100°) ab. „Lützow" schoß einen Torpedo ohne Treffaussicht auf „Tiger" (Plan 30—D). Zwei Minuten später wendete Hipper noch zwei Strich weiter auf Ost (77°). Scheer befahl um 4.35 Uhr seine Zerstörerflottillen nach Steuerbord (Plan 31—F) und machte unmittelbar darauf das Signal „Fahrt vermehren" (Plan 31—D). Der lange erhoffte Augenblick war für ihn gekommen.

Um 4.38 berichteten sowohl Goodenough wie Farie Einzelheiten über das deutsche Gros (Plan 30—G, 31—K und 32—J). Goodenough meldete, daß es Nord (347°) steuere, was genau stimmte. Farie dagegen schätzte seinen Kurs auf ONO (54°) (Plan 30—H, 31—L und 32—H), was um 6 Strich verkehrt war. Auf diese Nachrichten hin nahm Beatty mit dem Instinkt eines Mannes, der gewohnt ist, bei der Parforcejagd hinter den Hunden zu reiten, Kurs direkt auf die gemeldeten Linienschiffe. Er wollte offenbar und richtigerweise den Feind mit eigenen Augen ausmachen. Er brauchte nicht lange zu warten; um 4.40 Uhr sah er die Linienschiffe und schwenkte sofort kehrt (Plan 31—O und 32—R). Als „Lion" die Schwenkung begann, erhielt sie von „Lützow" zwei Treffer. Brände übler Art und Beschädigung des Lazaretts waren die Folge. Um dieselbe Zeit deckte „Seydlitz" „Tiger" mit mehreren Salven ein, erzielte zwei Treffer im Lazarett und sandte mehrere Granaten durch die Schornsteine und das Vorschiff. Nach der sehr genauen Skizze in „The Fighting at

Jutland" hatte „Tiger" nunmehr im ganzen 15 Treffer erhalten, von denen jedoch kein einziger ernstlichen Schaden angerichtet hatte.

Sobald Beatty um 4.43 Uhr auf nördlichem Kurs das Ruder stützte, rief er seine Zerstörer zurück (Plan 31—S). Da „Lion" immer noch auf Flaggensignale angewiesen war, wurde der Befehl von den im Gefecht stehenden Booten wenig beachtet. Der tapfere Bingham befand sich im heißesten Gefecht. Der Wunschtraum der britischen und der deutschen Kommandanten war in Erfüllung gegangen. Wir wissen nicht, ob Bingham, in dem Streben, Schlachtkreuzer und Linienschiffe zu torpedieren, die Signalflaggen der „Lion" überhaupt gesehen hat. Wir können uns aber sehr gut vorstellen, daß er um diese Zeit nicht nach hinten sah. Wir könnten uns auch vorstellen, daß er beim Erkennen des Signals Nelsons Worte: „Die Schlacht abbrechen? Ich will verdammt sein, wenn ich das tue", wiederholte. Andere Kommandanten waren, wie wir berichten werden, von denselben Gefühlen beseelt.

Zunächst müssen wir aber zu der I. Aufklärungsgruppe zurückkehren. Hipper sichtete um 4.38 Uhr mit unverhohlener Freude die deutschen Linienschiffe. Sie erhöhten gerade ihre Fahrt auf 17 Seemeilen. Er hatte nunmehr das 5. Linienschiffgeschwader endgültig abgeschüttelt und schwenkte mit seinen von Narben bedeckten Schiffen wieder nach rechts auf SSO (145°). Nur zwei Minuten später wendete Evan-Thomas treffenweise zwei Strich vom Feinde ab. Er wollte wahrscheinlich den Torpedos der IX. Flottille aus dem Wege gehen (Plan 31—N und 32—N). Eine Minute später, um 4.41 Uhr, machte Hipper mit der I. Aufklärungsgruppe eine gleichzeitige Wendung um vier Strich nach rechts auf SSW (189°) (Plan 31—Q und 32—J). Scheer ließ zwecks schnellerer Annäherung an die zunächst nur undeutlich sichtbaren feindlichen Schlachtkreuzer um 4.42 Uhr das Gros um zwei Strich auf letztere zu bis auf NNW (324°) wenden (Plan 31—R).

Die Wendung der I. Aufklärungsgruppe in Richtung auf die britischen Zerstörer brachte „Nestor" und „Nicator" in eine sehr günstige vorliche Stellung für einen Torpedoangriff. Die beiden Zerstörer führten vier paarweise mittschiffs aufgestellte Torpedorohre. „Nestor" schoß zwei Torpedos. „Nicator" gelang es nur einen zu schießen. Der zweite, wahrscheinlich beim Aufschlingern losgemacht, blieb im Rohr stecken (Plan 32—S). Das war etwa um 4.42 Uhr. „Petard" hatte eben-

falls zwei Minuten vorher einen Torpedo aus guter Schußstellung auf etwa eine Seemeile größerer Entfernung auf die I. Aufklärungsgruppe geschossen (Plan 32—P). Als die IX. Flottille, nach ihrem Angriff den Weg freimachend, zurücklief, erkannte Bingham, daß die Gelegenheit für einen Nahangriff auf die deutschen Schlachtkreuzer gekommen war. Er warf um 4.43 die „Nestor" scharf nach SO herum und fuhr wohl den kühnsten Zerstörerangriff des Seekriegs. „Nicator" folgte in seinem Kielwasser. „Moorsom" stand dicht dabei. „Petard" und „Turbulent" standen nach schneller Wendung vielleicht noch günstiger. Der aussichtsreiche Angriff begann gerade, als Beattys Rückberufungssignal wehte. „Regensburg" und die vier kampfkräftigen G-Boote der II. deutschen Flottille traten den fünf englischen Zerstörern entgegen und eröffneten um 4.38 Uhr das Feuer (Plan 32—L). Damit nicht genug, auch die Mittelartillerie der I. Aufklärungsgruppe nahm „Nestor" und „Nicator" unter schweres Feuer. Mitten durch die hohen Fontänen der Geschoßaufschläge des Sperrfeuers rasten die beiden Zerstörer mit höchster Fahrt auf ihr Ziel zu. Wie durch ein Wunder blieben sie von Treffern verschont. Gegen 4.48 Uhr war Bingham nur noch etwa 6500 Meter von seinem Ziel entfernt. „Regensburg", „G 101" und „G 102" unterhielten zwar noch lebhaftes Geschützfeuer, kehrten aber aus einem nicht geklärten Grunde um. Das gab den englischen Zerstörern den Weg frei. Die letzten Boote der „Regensburg"-Gruppe, „G 103" und „G 104", waren Heinrich nicht gefolgt und nach Süden gelaufen, in der Hoffnung, Gelegenheit zum Torpedoangriff zu finden. Das war nicht der Fall, anstatt dessen gelangten sie in eine zur Beschießung und Abwehr der britischen Zerstörer günstige Lage. Bei ihrer starken Armierung von 4—10,5-cm-Geschützen in Mitschiffs-Aufstellung hätten sie diese Aufgabe von vornherein wählen müssen.

Zwei deutsche Zerstörer führten inzwischen eine der schönsten Taten der Schlacht aus. Als die Dampfrohrleitung von „V 27" um 4.34 Uhr zerstört war (Plan 32—C), kehrte „V 26" sofort zur Hilfeleistung zurück. Einige Minuten später kehrte auch „S 35" zurück, um die Besatzung des um 4.35 Uhr von dem Torpedo der „Petard" getroffenen „V 29" zu retten (Plan 32—E). Es scheint eine deutsche Vorschrift bestanden zu haben, daß den Zerstörern die Rettung der Besatzung havarierter Zerstörer und auch havarierter größerer Schiffe oblag. Der moralische Vorteil dabei war, daß Zerstörer ihre Angriffe sicherlich energischer

durchführen in der Gewißheit, daß die Besatzungen im Notfall von anderen Booten gerettet werden. Aber auch ein materieller Vorteil war insofern damit verbunden, als die Rettung einer großen Anzahl von geschulten Offizieren und Mannschaften für die Durchführung des Krieges fast ebenso wichtig ist, wie die Rettung der Schiffe selbst. Andererseits war die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß die genannte Vorschrift als Vorwand benutzt werden konnte, Hilfsdienste bei havarierten Schiffe voranzustellen und wichtigere Aufgaben unerfüllt zu lassen.

Die Vorschrift war sicherlich ausgezeichnet, solange nur Rettungswerk und Angriff mit Torpedo und Geschütz auf feindliche Streitkräfte scharf geschieden blieben und letztere Aufgabe den Vorrang behielt. Mit anderen Worten: Rettungswerke sollten erst ausgeführt werden beim Zurücklaufen vom Angriff und nicht beim Anlaufen zum Angriff. Die Sachlage ist im vorliegenden Fall nicht ganz geklärt. Es könnte den Anschein haben, als ob die Zerstörer ihren Posten zu früh verlassen hätten, um das Rettungswerk auszuführen. Vielleicht wäre ihre Kampfkraft besser ausgenutzt worden, wenn sie das Gefecht mit den britischen Zerstörern bis zum Ende weitergeführt hätten; denn letztere waren bis 4.53 Uhr noch in der Lage, Torpedos aus günstigen Stellungen und mit Erfolg zu schießen. Wir wollen mit diesen Erwägungen aber keineswegs die Verdienste der beiden deutschen Kommandanten schmälern. Sie haben ohne Zweifel nach ihrer Vorschrift gehandelt, die unserer Ansicht nach allerdings nicht ganz klar und eindeutig war.

Das Rettungswerk von „V 26" und „S 35" war eine der schönsten Taten in der großen, an heroischen Handlungen so überreichen Seeschlacht. „V 26", geschickt manövriert von Kapitänleutnant Hans Köhler, ging längsseit von „V 27" und rettete die gesamte Besatzung einschließlich zweier schwer Verwundeter (Plan 32—K). Dann versenkte es gegen 4.38 Uhr „V 27" durch Geschützfeuer, ging darauf längsseit von „V 29" und nahm einen Teil von dessen Besatzung über (Plan 32—V). „S 35", Kapitänleutnant Ihn, rettete ebenso tapfer den Rest der Besatzung um 4.48 Uhr (Plan 32—V). Die Rettung wurde im heftigen Feuer britischer Zerstörer, besonders von „Obdurate", „Morris", „Nerissa" und „Termagant", ausgeführt. „Regensburg" und die II. Flottille deckten geschickt „V 26"

und „S 35" und erzielten auf der bis auf etwa 2500 Meter herandrängenden „Obdurate" zwei 10,5-cm-Treffer (Plan 32—O).

Die Versenkung von „V 27" war sicherlich gerechtfertigt, sie erwies sich aber in der Folge nicht als ganz glücklich. Das Boot wäre später nicht von überlegenen Streitkräften bedroht gewesen und hätte in den Hafen geschleppt werden können. Allerdings wäre dadurch ein weiterer Zerstörer den Gefechtshandlungen entzogen worden. Der Vorfall trug sich gerade in der Zeit zu, als Hipper das deutsche Gros sichtete. Das konnte Köhler, der mit anderen näherliegenden Dingen beschäftigt war, nicht wissen, sonst hätte er wohl seinen Entschluß „V 27" durch Geschützfeuer zu versenken, geändert. Nebenbei, es wäre gut gewesen, wenn Hipper des Sichten des eigenen Gros durch ein Flaggensignal allen unterstellten Streitkräften bekannt gegeben hätte. Für seine Kreuzer- und Zerstörerverbände und ihre Operationen wäre das fraglos sehr wertvoll gewesen, und „V 27" hätte unter den nunmehr veränderten Bedingungen geborgen werden können. Befehlshaber sollten Nachrichten von grundlegender Bedeutung stets den unterstellten Streitkräften bekannt geben.

Hipper hatte freilich anderweitig genug zu tun. Seine Mittelartillerie nahm um die Zeit „Nestor" und „Nicator" unter Feuer, und um 4.44 Uhr ließ er die schwere Artillerie das Feuer auf das 5. britische Linienschiffgeschwader eröffnen (Plan 31—T). Während einer Zeitspanne von 15 Minuten hatte keins seiner Schiffe mehr einen Treffer erhalten. Die kurze Rast befähigte sie, neue Proben ihres Könnens zu geben. Da die Entfernung der britischen Schlachtschiffe 17 000 Meter betrug, blieb das Feuer aber zunächst wirkungslos. Unmittelbar nach seiner Eröffnung drehte Evan-Thomas, in dem Glauben, den Torpedos der deutschen Zerstörer ausgewichen zu sein, wieder zwei Strich auf Hipper zurück unter Wiederherstellung der Kiellinie (Plan 31—U und 32—T). Um die Zeit meldete „Valiant" zwei Torpedolaufbahnen, was vielleicht falscher Alarm war (Plan 32—T). Das 5. Linienschiffgeschwader eröffnete nun ebenfalls heftiges aber erfolgloses Feuer auf die Schlachtkreuzer. Hipper stellte gegen 4.46 Uhr auf etwa Süd (167°) Kurs die Kiellinie wieder her. Eine Minute vorher hatte Beatty durch Flaggensignal und Funkspruch übermittelt, das deutsche Gros peile SO (122°) (Plan 30—J, 31—W und 32—U). Um dieselbe Zeit änderte „Lion" Kurs auf Nord (347°).

Goodenough hatte nach seiner Meldung über das Sichten der

deutschen Linienschiffe sich ihnen, um bessere Übersicht zu haben, genähert. „Dublin" und „Birmingham" setzten sich hinter „Southampton", ebenso „Nottingham", nachdem sie einen Torpedo auf die deutsche Linie abgeschossen hatte (Plan 31—P und 32—Q). Scheer ließ seine Divisionskolonnen um 4.42 Uhr zwei Striche nach links auf NNW (324°) wenden (Plan 31—R). Goodenough ging, als die Entfernung beim Halten der Fühlung auf 13 000 Meter gesunken war, durch gleichzeitige Wendung mit äußerster Kraft auf Kurs West (Plan 31—V). Um dieselbe Zeit befahl Scheer Feuerverteilung von rechts, und eine Minute später um 4.46 Uhr „Feuer eröffnen" (Plan 31—X).

Um 4.48 Uhr feuerte „König" auf „Lion", „Großer Kurfürst" auf „Princeß Royal", „Markgraf" auf „Tiger" und „Prinzregent Luitpold" wahrscheinlich auf „New Zealand". Entfernungen von etwa 19 500 Meter (Plan 31—X). Das Feuer blieb wirkungslos, die britischen Schlachtkreuzer wurden nicht getroffen. Beatty hatte gerade im richtigen Augenblick abgedreht. Das Verdienst für sein glückliches und geschicktes Manöver teilt er mit Goodenough, der ihm rechtzeitig das Herannahen des Feindes gemeldet hatte.

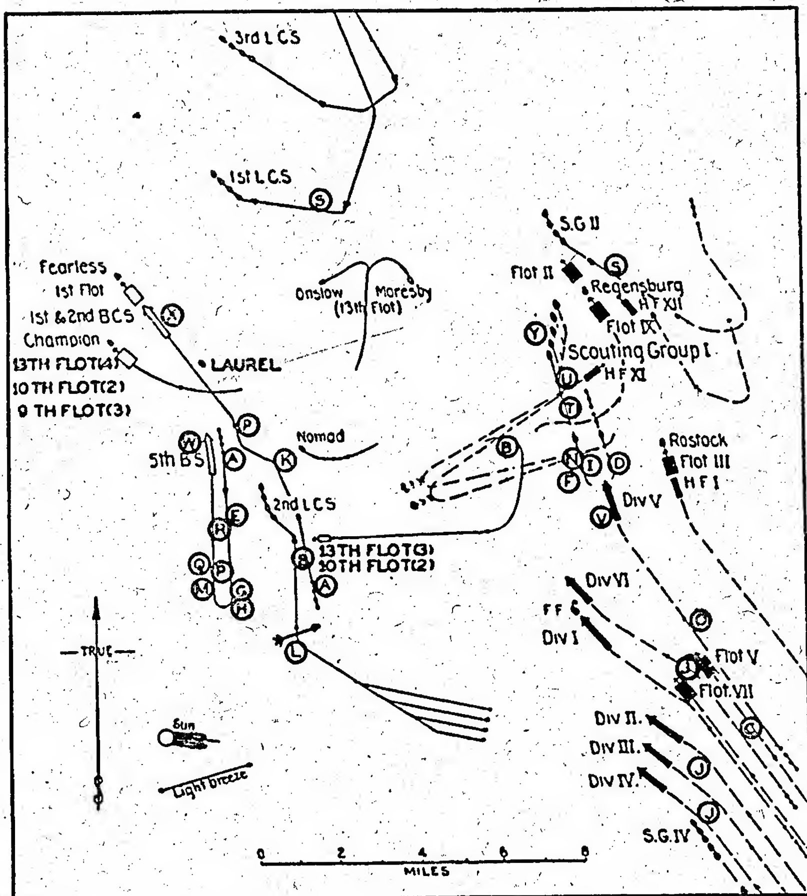
„Kaiser", „Friedrich der Große" und die acht Linienschiffe des I. Geschwaders nahmen das 2. Leichte Kreuzergeschwader auf etwa 13 000 Meter unter Feuer. Die große Anzahl der Aufschläge rund um die Kreuzer herum erschwerte die Beobachtung so sehr, daß alle Schiffe, mit Ausnahme von „Ostfriesland" und „Nassau", bald das Feuer einstellten. Die Leichten Kreuzer gingen durch Zickzackfahren den Salvenaufschlägen geschickt aus dem Wege, so daß kein einziger Treffer erzielt wurde. Ein Offizier der „Southampton" schätzt die Zahl der Aufschläge schwerer Geschosse in der geringen Entfernung von etwa 90 Meter, bei seinem Schiff auf 50—60. Wenn wir das auch für übertrieben halten, so bleibt es doch ein Wunder, daß die Leichten Kreuzer entkommen konnten. Für die Deutschen war es eine verpaßte Gelegenheit, dem Feinde erhebliche Verluste beizubringen. Während der Beschießung machte „Southampton" um 4.46 Uhr einen eingehenden Fühlungsbericht durch Funkspruch. Kommodore Goodenough scheint den Inhalt desselben dem Verlust von einem oder zwei Kreuzern gleichwertig erachtet zu haben. Er war, wie sich aus seiner starken Annäherung an die Deutschen folgern läßt, auch wirklich bereit, diesen Preis zu zahlen. Aber dem Kühnen ist das Glück hold! (Plan 31—Y und 32—W).

Wir wollen jetzt einen kurzen Bericht einschalten über die Tätigkeit Jellicoes und Hoods in der Zeit von 4.30 Uhr bis 4.48 Uhr, als Scheer in den Kampf eingriff, und sie die Meldungen darüber erhielten. Jellicoe erhielt um 4.30 Uhr Goodenoughs Meldung über das Sichten eines Kreuzers in SO (122°). Der Standort der „Southampton" war 9 Seemeilen zu weit nach Osten angegeben. Um 4.38 Uhr meldeten „Southampton" und „Champion" gleichzeitig das deutsche Gros, von den Briten gewöhnlich „die deutsche Schlachtflotte" genannt. Obwohl beide Kreuzer nahe zusammen standen, wichen ihre Standortsmeldungen um 25 Seemeilen voneinander ab, jede war um 12 oder 13 Seemeilen falsch. „Southampton" meldete den Nord-Kurs (347°) des Feindes richtig (Plan 30—G). „Champion" schätzte ihn mit viel Fantasie auf ONO (54°). Jellicoe ließ die Meldung der „Champion" unbeachtet und machte an die Schlachtflotte das lakonische, allgemeine Unruhe erregende Signal: „Die feindliche Schlachtflotte kommt nach Norden." Um 4.46 Uhr sandte „Southampton", wie bekannt, einen ins Einzelne gehenden, erweiterten Bericht (Plan 30—J). Er wird hier wörtlich angeführt als Beispiel, wie ein solches Signal zu lauten hat:

„Kurs der feindlichen Schlachtflotte N. Kiellinie. Zusammensetzung „Kaiser"-Klasse usw. Peilung der Mitte Ost. Zerstörer auf beiden Flügeln und voraus. Feindliche Schlachtkreuzer sammeln aus Richtung Nord auf Schlachtflotte. Mein Standort 56° 29′ N 6° 14′ O."

Leider war der Standort des meldenden Schiffes sehr verkehrt angegeben. Er entsprach in Wahrheit dem Standort des I. deutschen Geschwaders.

Jellicoe behielt auf diese Meldungen hin seinen alten Kurs bei. Er führte genau auf das deutsche Gros, wenn man die Standorte der meldenden Schiffe (sie waren durchweg zu weit östlich angegeben) und den Nord-Kurs (347°) der Deutschen in Betracht zieht. Hood wählte seinen Kurs offenbar unter demselben Gesichtspunkt. Er faßte Jellicoes Befehl, die Schlachtkreuzerflotte zu unterstützen, nicht dahin auf, daß er sich unter allen Umständen mit Beattys Schlachtkreuzern vereinigen müsse. Die Aufgabe war seiner Ansicht nach durch direktes Ansteuern des Feindes sicherlich besser, als durch das Ansteuern der eigenen Streitkräfte unter Beatty zu lösen. Wir könnten dieser wohlerwogenen Auffassung nur beipflichten. Sie zeitigte, wie wir später



Plan 33: 4,48 Uhr bis 5,10 Uhr nachmittags.

sehen werden, einschneidende und für die Briten sehr nützliche Folgen. Daß Hood dabei auch noch Glück hatte, kann seinen Ruhm nicht schmälern.

Nachdem das 2. Leichte Kreuzergeschwader und beide Schlachtkreuzergeschwader dem deutschen Gros entkommen waren, bleibt zu prüfen, wie es auch dem 5. Linienschiffgeschwader gelang, noch rechtzeitig abzudrehen. Auf den ersten Blick schien das kein schwieriges Unternehmen zu sein. Evan-Thomas mußte Kenntnis haben von der Anwesenheit des deutschen Gros und hatte sie sicherlich auch; denn die Funkeinrichtung der „Barham" war intakt, und es waren nicht weniger als drei Funkmeldungen über den Feind eingelaufen. Das Funkpersonal der „Barham" hörte zweifellos zum mindesten auf einer Welle alle Funksprüche mit. Um 4.48 Uhr heißte Beatty für das 5. Geschwader das Signal „Kehrtschwenkung nach Steuerbord". Das war um die Zeit, als die ersten Salven des deutschen Gros bei Beattys Schiffen einschlugen (Plan 33—A). Die Erteilung eines so bestimmten Befehls war unangebracht, bezeichnet aber die Methode, die Beatty in der Ausübung seiner Befehlsgewalt über das 5. Geschwader anzuwenden pflegte. Evan-Thomas hätte allgemein angewiesen werden müssen, kehrt zu machen, ohne ihm das dazu notwendige Manöver genau vorzuschreiben. Tatsächlich wäre es für Evan-Thomas zweckentsprechender gewesen, durch gleichzeitige Wendung kehrt zu machen, als, wie es Beatty beliebte, seine Schiffe einzeln hintereinander schwenken zu lassen.

Evan-Thomas sah um 4.50 Uhr, wie „Lion" mit höchster Fahrt nach Norden lief. Um diese Zeit wurde er selbst bereits von „Kronprinz" und „Kaiserin" auf etwa 20500 Meter unter Feuer genommen (Plan 33—C und 34—B). Beide Linienschiffe schossen nicht auf die Schlachtkreuzer, sondern wählten sich wertvollere Ziele. Für das 5. Geschwader war im übrigen der Umstand sehr glücklich, daß alle anderen deutschen Linienschiffe die britischen Schlachtkreuzer unter Feuer nahmen. Die I. Aufklärungsgruppe, die zuletzt um 4.48 Uhr von den britischen Schlachtkreuzern beschossen wurde (Plan 33—A), führte um 4.51 Uhr eine Kehrtschwenkung in Richtung auf den Feind aus (Plan 33—D). Um 4.53 Uhr passierte „Barham" die „Lion", das Feuer des 5. Geschwaders wurde für einige Zeit von den eigenen Schlachtkreuzern maskiert (Plan 33—E). Evan-Thomas begann dann endlich seine Kehrtschwenkung. Er war zu Beginn des

Manövers noch etwa 19500 Meter von dem deutschen Gros, das er immer noch nicht in Sicht hatte, entfernt (Plan 33—G und 34—H). Wahrscheinlich war es für ihn durch den Rauch der anderen britischen Schiffe, der nur wenig Durchblicke gestattete, verdeckt. Für die Deutschen scheint die Sichtigkeit zu dieser Zeit günstiger gewesen zu sein. Der Zeitpunkt der Kehrtschwenkung von Evan-Thomas wird verschieden angegeben. Das Mittel der verschiedenen Zeitangaben ergibt 4.55 Uhr. Als „Barham" 4.56 Uhr in der Drehung begriffen war, erhielt sie ihren zweiten Treffer (Plan 33—H). Die Granate verursachte erheblichen Schaden. Es war das erstemal nach einer Zeitspanne von 16 Minuten, daß ein Großkampfschiff wieder getroffen wurde.

Beatty führte trotz seiner großen Verluste den Kampf gegen die deutschen Schlachtkreuzer tapfer weiter. Ein Offizier des 5. Geschwaders schreibt: „Die Schlachtkreuzer boten einen herrlichen Anblick, als wir sie passierten; sie unterhielten ein wütendes Schnellfeuer, waren vorzüglich ausgerichtet; die Lücken, durch den Verlust von „Queen Mary" und „Indefatigable" verursacht, waren geschlossen; sie machten mehr als je den Eindruck ungebrochener Kampfkraft."

Der einzige von außen sichtbare Schaden an den vier übriggebliebenen Schiffen war der Turm A der „Lion", dessen Geschützrohre mit großer Erhöhung dem Feinde abgewandt feststanden. Trotz ihrer scheinbar ungebrochenen Kampfkraft erzielten die Schlachtkreuzer keine Treffer, die Entfernung war wohl zu groß geworden.

Als die „Barham" gegen 4.58 Uhr ihr Ruder auf nördlichem Kurse stützte, erblickte Evan-Thomas zum ersten Male die deutschen Linienschiffe. Aber schon bedrohte ihn eine neue Gefahr. Als etwa zehn Minuten vorher die Boote der IX. und II. Flottille nach der deutschen Schlachtlinie zurückliefen, gingen gleichzeitig vier andere deutsche Zerstörer zum Angriff vor. Es waren das Führerboot der VI. Flottille „G 41" und die Boote „V 44", „G 87" und „G 86" der XI. Halbflottille. Der Flottillenchef, Korvettenkapitän Max Schultz, lief aus eigener Initiative zum Angriff an. Trotz des Feuers der zurückgehenden englischen Zerstörer brach er mit äußerster Kraft gegen das 5. Geschwader vor und schoß aus der Stellung 2 Strich vorlicher (Plan 34—M) als querab zu letzterem sieben Torpedos auf etwa 10000 Meter Entfernung. Die Stellung war nicht gerade gün-



Korvettenkapitän Raeder



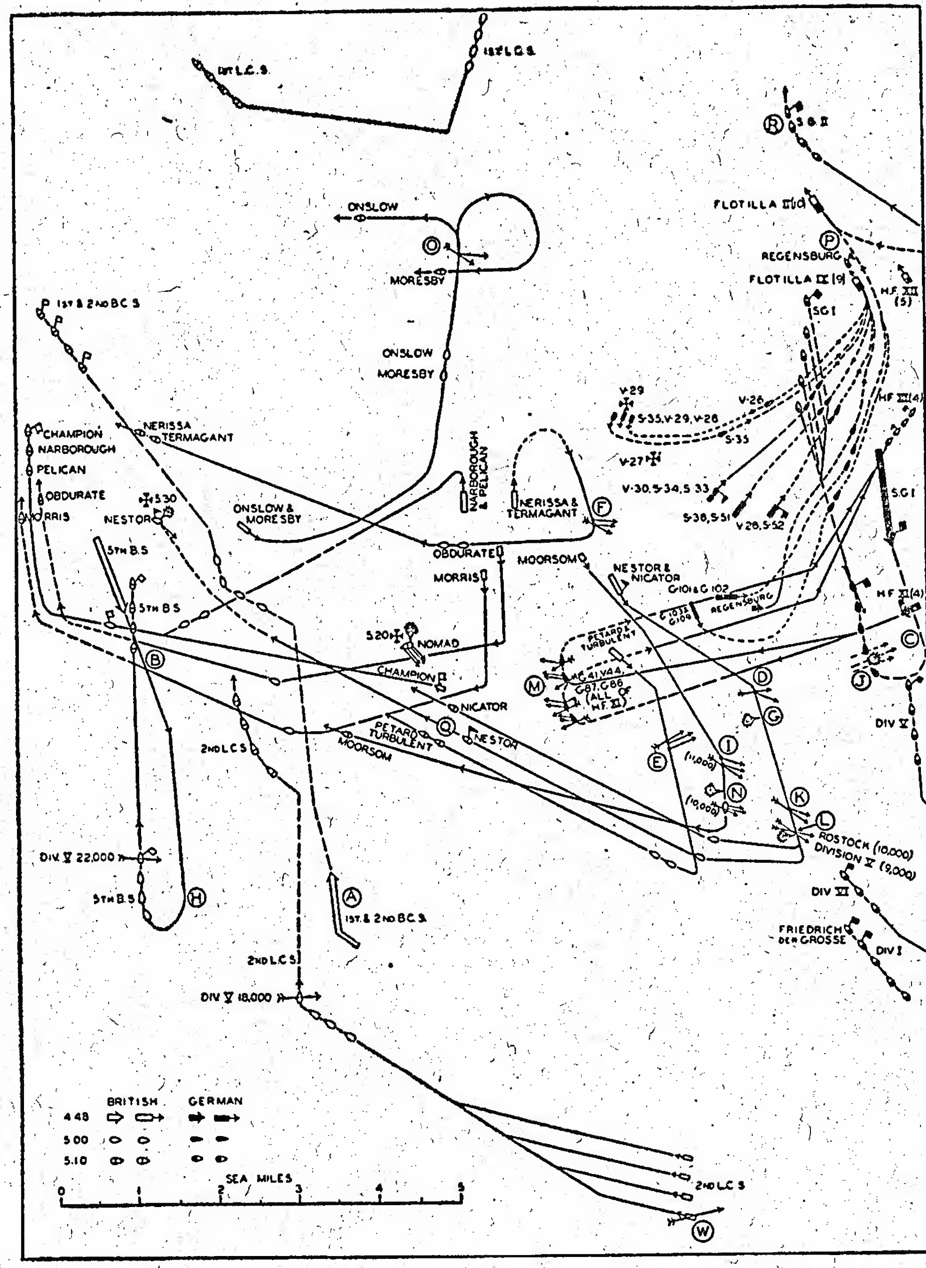
Kommodore Tyrwhitt

stig für einen Torpedoangriff, da das Ziel aus nur vier Schiffen bestand, die noch dazu 25 Seemeilen liefen. Wäre er aber noch näher beim Angriff herangegangen, so hätte er die britischen Linienschiffe gezwungen, abzudrehen und sich damit noch weiter von den deutschen Schlachtschiffen zu entfernen. Das wäre unerwünscht und ungünstig gewesen. Immerhin bestand auch so eine gewisse Möglichkeit, eins der britischen Linienschiffe zu treffen und in der Geschwindigkeit herabzusetzen. Das Schießen einer beschränkten Anzahl von Torpedos war daher richtig.

Wir haben bereits Hippers Kehrtschwenkung nach Norden erwähnt und wollen nun mitteilen, unter welchen Umständen das Manöver durchgeführt wurde. Steuerbord querab von „Lützow" kamen „Nestor" und „Nicator" in einem spitzen Winkel mit Volldampf heran. Überschüttet von dem Schnellfeuer der 15-cm-Geschütze der Schlachtkreuzer, drangen sie dennoch vor und zwar unbeschädigt. Etwas weiter ab, aber ebenfalls in günstiger Lage für einen Torpedoangriff, standen „Petard", „Turbulent" und „Moorsom". Voraus befand sich das III. Geschwader im Angriff auf das 5. Linienschiffgeschwader. Für die I. Aufklärungsgruppe schien sich Gelegenheit zu bieten, die Geschwindigkeit des 5. Geschwaders durch Geschützfeuer herabzusetzen. Hipper beschränkte sich daher nicht darauf kehrtzumachen, sondern er drehte auch noch auf die britischen Linienschiffe und die in bedrohlicher Nähe befindlichen Zerstörer zu. Das war ein kühner Entschluß eines wagemutigen Führers.

Gerade als Hipper seine Schwenkung begann, gab Scheer das Flaggensignal an die gesamte Flotte: „Die feindliche Nachhut angreifen." Wahrscheinlich hatte Hipper seine Schwenkung begonnen, bevor ihm das Signal gemeldet war. Wenn er auf Befehl von Scheer handelte, war die Ausführung des Befehls außerordentlich prompt, besonders angesichts der Tatsache, daß das Signal schon um 4.53 Uhr widerrufen wurde. In jedem Falle verdient Hipper höchstes Lob.

Beatty hatte um 4.50 Uhr seine Zerstörer zurückgerufen und sie angewiesen, bei der Spitze zu sammeln (Plan 33—B). Die in der Nähe stehenden Boote führten den Befehl aus. Andere dagegen, die noch im Gefecht waren, erkannten die Flaggen aus der Ferne nicht, vielleicht wollten sie dieselben auch nicht erkennen. Ihr Verhalten war nach dem Vorbilde eines Nelson richtig. Korvettenkapitän Bingham auf „Nestor" war es, der den unserer Ansicht nach besten Zer-



Plan 34: Die Operationen der Zerstörer 4,48 Uhr bis 5,10 Uhr nachmittags.

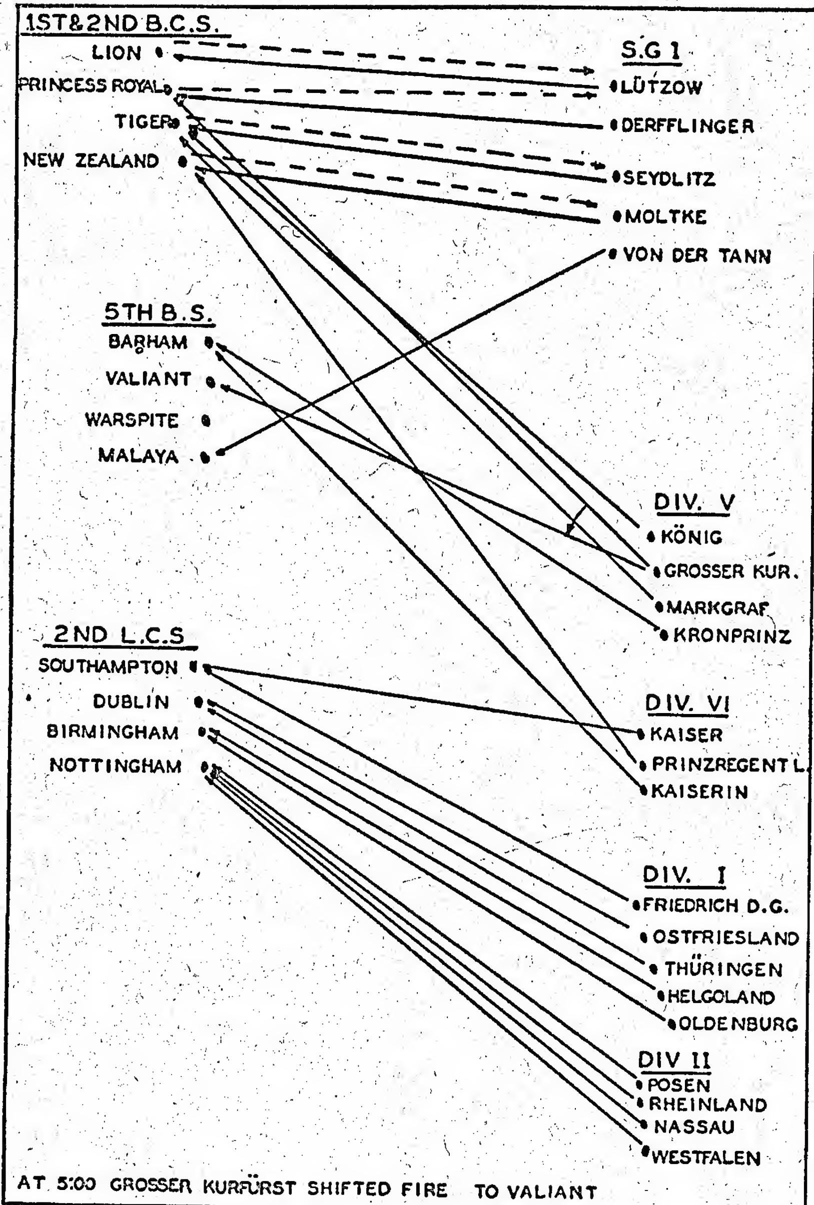
störerangriff im Seekriege anführte. Er scheint, um seinen dritten Torpedo zu schießen, bis zu dem unglaublich geringen Abstande von 2800 Meter an den Feind herangegangen zu sein. Der Schuß fiel, als „Lützow" die Drehung aufnahm (Plan 33—D). Wahrscheinlich ist mit dem scharfen Drehen des Zieles nicht gerechnet worden, so daß der Torpedo weit rechts vorbeiging. „Petard" hielt, soweit festgestellt werden kann, mit ihren Torpedos bis 4.53 Uhr zurück, d. h. bis zu dem Zeitpunkt, als „Lützow" wieder geraden Kurs nach Norden steuerte. Sie schoß dann ihre beiden letzten Torpedos aus sehr günstiger Schußstellung auf etwa 4800 Meter (Plan 34—E). Ihr Kommandant, Kapitänleutnant E. C. O. Thompson, fuhr einen ebenso kühnen wie geschickten Angriff. „Turbulent", hinter „Petard" stehend, hat wahrscheinlich auch Torpedos geschossen. Da sie später gesunken ist, wird man niemals etwas darüber erfahren. „Narissa", Kommandant Kapitänleutnant M. C. B. Legge, hat ebenfalls zwei Torpedos aus anscheinend sehr guter Schußstellung (Plan 34—F) auf 5800 Meter gegen die I. Aufklärungsgruppe geschossen. „Termagant", in ihrem Kielwasser folgend, hielt die Gelegenheit zum Torpedoschuß für nicht günstig genug. Möglicherweise war sie auch nicht so günstig wie im Plan 34 dargestellt. Wie erinnerlich, sind Kurse und Standorte der Zerstörer dort nur nach Schätzung eingetragen, gleichwohl ist keine Mühe gespart worden, um den Taten der einzelnen Zerstörer gerecht zu werden.

„Lützow" eröffnete um 4.55 Uhr, auf etwa 15000 Meter, von neuem das Feuer auf die britischen Schlachtkreuzer (Plan 33—F). Zwei Minuten später wurde „Seydlitz", nach dem sie die Kehrtschwenkung ausgeführt hatte, von einem Torpedo im Vorschiff getroffen (Plan 33—I und 34—J). Zwei weitere Torpedos liefen in ihrer Nähe durch die Lücken der Formation, einer davon war Oberflächenläufer. Wahrscheinlich waren das die von „Petard" und „Turbulent" geschossenen Torpedos. Obwohl eine beträchtliche Menge Wasser in den Schlachtkreuzer drang und geringe Schlagseite verursachte, blieb er während der ganzen Schlacht auf seinem Posten. Glücklicherweise hielt das Torpedoschott, so daß alle unteren Räume im Betrieb bleiben konnten.

Nachdem „Nestor" ihren dritten Torpedo auf die I. Aufklärungsgruppe geschossen hatte, lief sie, gefolgt von „Nicator", mit prachtvollem Schneid gegen die herandampfenden deutschen Linienschiffe an.

„Moorsom", unter dem Kommando des fähigen Korvettenkapitäns John G. Hodgson, folgte in kurzem Abstand. Um 4.53 Uhr erhielt „Nestor" ihren ersten Treffer, eine 10,5-cm-Granate, wahrscheinlich von „Regensburg" (Plan 34—G). Einige Minuten später eröffnete „Rostock" von der Spitze der deutschen Linie aus das Feuer auf die wagemutigen Zerstörer, auch die Mittelartillerie von „König", „Großer Kurfürst" und „Markgraf" fiel ein. Bingham ließ sich nicht abschrecken und hielt seinen Angriffskurs durch. Bald darauf, um 4.57 Uhr, schoß „Nicator" aus sehr günstiger Schußstellung vorlich der V. Linienschiffdivision auf 9500 Meter einen Torpedo (Plan 34—K). Etwa eine Minute später wurde „Nestor", wahrscheinlich von „Rostock", in den Maschinenraum getroffen (Plan 34—L). Bingham drehte mit „Nestor" hart nach Westen ab, „Nicator" folgte. Keins der Boote hatte die vorzügliche Gelegenheit ausgenutzt, seinen vierten Torpedo zu schießen. „Nestor" erhielt keine Treffer mehr. „Nicator" war ohne einen einzigen Treffer davongekommen, ein reines Wunder! Zu danken war das in erster Linie dem planmäßigen Verhalten des Kommandanten, der den deutschen Salven folgte, d. h., immer auf die letzte manövrierte in der Erwartung, daß die nächste mit verbesserter Einstellung geschossen würde. Ein Offizier gibt eine lebendige Schilderung der Vorgänge auf der Kommandobrücke des Zerstörers, in der es heißt: „Während des Angriffes stand der Kommandant kaltblütig gegen das Brückengeländer gelehnt, rauchte seine Pfeife und gab dem Rudergänger die notwendigen Befehle." Der Kommandant war der prächtige Zerstörerfahrer Leutnant Jack E. A. Mocatta.

Inzwischen hatte auch „Moorsom" einen guten Angriff auf die deutschen Linienschiffe gefahren. Sie schoß aus günstiger Schußstellung, stark vorlich der V. Linienschiffdivision stehend, um 4.57 Uhr und um 5 Uhr je zwei Torpedos (Plan 34—I und 34—N). Der Zerstörer erhielt seinerseits einen Treffer in den achteren Öltank und verlor dadurch den größten Teil seines Brennstoffs. Kein einziger von den zahlreichen Torpedos traf. Die britische Vorschrift, nur einen oder zwei Torpedos zu gleicher Zeit zu schießen, war abwegig. Salven von zahlreichen Torpedos haben entschieden bessere Aussicht zu treffen und den Gang der Schlacht zu beeinflussen. Die deutsche Torpedovorschrift war der britischen in dieser Hinsicht überlegen. Der schneidig durchgeführte, aber erfolglose Angriff der drei britischen Zerstörer auf



Skizze VIII: Feuer-Verteilung um 4,58 Uhr nachm. (Kein Maßstab).

das deutsche Gros hat vielleicht den in dieser kritischen Zeit auf dem 5. Geschwader lastenden Druck etwas verringert.

Scheer, unbekümmert um die den deutschen Linienschiffen drohende Gefahr, torpediert zu werden, ließ seine sechs Divisionen noch 2 Strich an den Feind herandrehen. Letztere schwenkten daher um 4.58 Uhr auf NW (302°) und vermehrten Fahrt auf äußerste Kraft (Plan 33—J). Gutliegende Salven von „Kronprinz" und „Kaiserin" schlugen bereits rund um „Barham" ein. Gegen 5 Uhr wechselte „Großer Kurfürst" Ziel von „Princeß Royal" auf „Valiant". „König" wechselte Ziel von „Tiger" auf „Barham". Da nur seine vorderen Türme auf letztere zum Tragen kamen, beschoß er auch „Valiant". Nur „Markgraf" und „Prinzregent Luitpold" beschossen noch „Tiger" und „New Zealand". Ihr Feuer war wegen der großen Entfernung langsam und hatte wenig oder gar keine Wirkung. Es war nicht glücklich, daß die beiden letztgenannten deutschen Linienschiffe nicht Ziel auf das 5. Geschwader wechselten. Obwohl unter den obwaltenden Bedingungen die Feuerverteilung schwer in ein System zu bringen war, so hätten nach unserer Ansicht doch die Führer der Divisionen oder besser noch der Flottenchef selbst eine Regelung desselben versuchen müssen. Das einfache Signal „Feuerverteilung von rechts" genügte offensichtlich nicht, um Ordnung in die Wahl der Ziele zu bringen. Skizze VIII gibt die Feuerverteilung um 4.58 Uhr nachmittags.

Um 5 Uhr verursachte ein 30,5-cm-Treffer große Personalverluste auf „Barham" (Plan 33—M). Wahrscheinlich war das die Granate, die Haupt- und Nebenstelle der Funkentelegrafie außer Gefecht setzte, möglicherweise hat auch der Treffer um 4.56 Uhr diesen Schaden verursacht. Um 5.02 Uhr wurde „Barham" nochmals getroffen (Plan 33—Q); dieses Mal schlug die Granate mitschiffs ein, es war der dritte Treffer in etwa sechs Minuten. „Valiant", von Granatsplittern übersät, kam wunderbarerweise ohne einen Volltreffer davon.

Die über „Warspite" vorliegenden Nachrichten sind sehr spärlich und ungenau. Ihr dienstlicher Bericht ist als einzigster von den Berichten ihres Geschwaders für den Historiker unbrauchbar. Ihr erster Offizier gibt jedoch in „The Fighting at Jutland" einen anschaulichen und interessanten Bericht vom persönlichen Standpunkte aus, von dem allerdings nicht behauptet werden kann, daß er richtige Zeitangaben gibt. Überhaupt scheint ihm eine während des Gefechtes gemachte schriftliche Aufzeichnung nicht zugrunde zu liegen. Er spricht

z. B. von 22 schweren Treffern, während die Admiralität offiziell nur 13 zugibt. Nach deutschen Berichten könnte es den Anschein haben, als ob „Warspite" um diese Zeit nicht unter Feuer gelegen hätte. Ein Offizier der „Malaya" stellt indessen fest, daß ein Hagel von Geschossen dicht hinter ihr eingeschlagen hat. „Malaya" selbst wurde um diese Zeit nur von „von der Tann" mit den zwei gebrauchsfähig gebliebenen 28-cm-Geschützen beschossen. Der Kommandant der „Malaya" holte bei der Schwenkung etwas nach Norden aus, bevor er die Schwenkung begann, so daß die Schußweite sich veränderte und vergrößerte. Die Deutschen feuerten natürlich nicht auf den sich im Wasser markierenden Schwenkungspunkt, sondern nahmen die Schiffe selbst als Ziel. Die Theorie, den Schwenkungspunkt einer Schlachtlinie zu beschießen, ist längst als unrichtig erkannt. Es gab eine Zeit, in der sie von einem kleineren Kreis von Offizieren empfohlen wurde, die mit den Aufgaben der Feuerleitung der Schweren Artillerie nicht vertraut waren.

Um 5 Uhr erstattete Goodenough (Plan 33—L) eine ausgezeichnete Fühlungsmeldung. Sie besagte, das deutsche Gros stehe 10—11 Seemeilen ab in Ost (77°) und steuere Nord (347°) Kurs. Unglücklicherweise gab er seinen eigenen Standort erheblich irrig an, worauf wir noch zurückkommen werden.

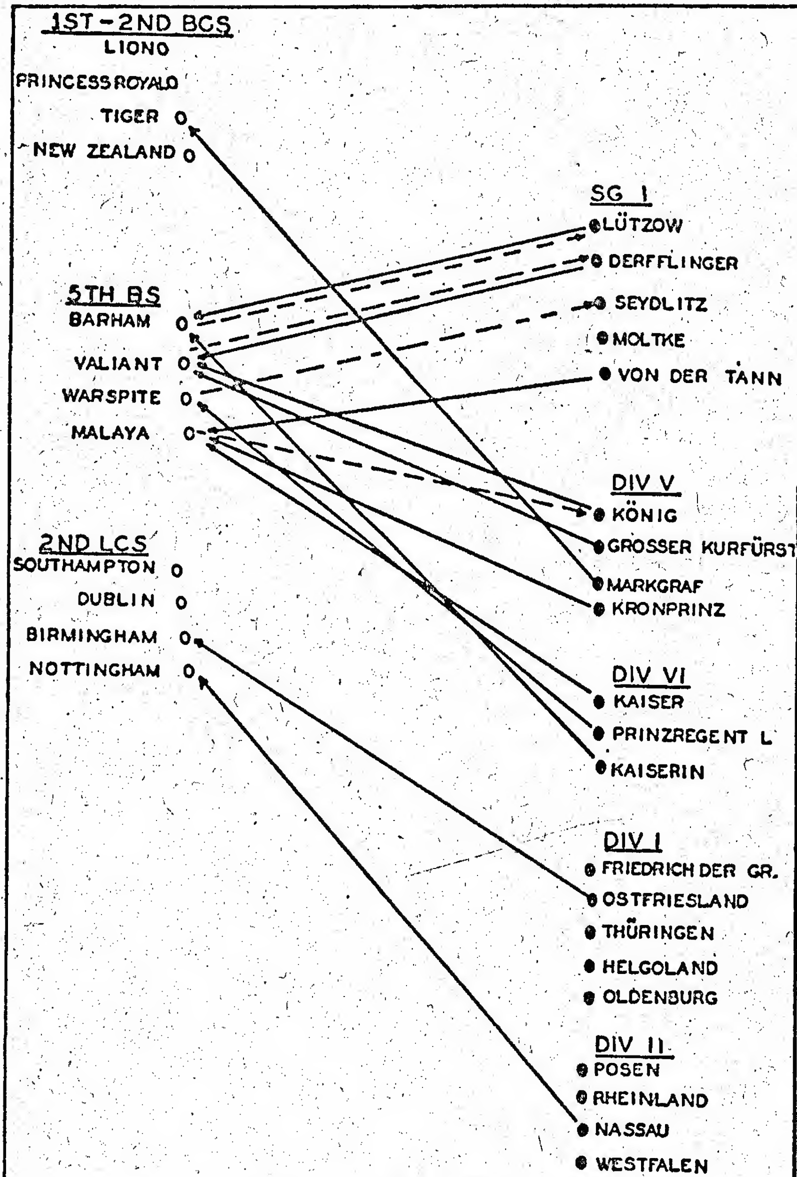
Um 4.57 Uhr hatte Hipper für die I. Aufklärungsgruppe Feuerverteilung von rechts, Schiff gegen Schiff, befohlen. Da „von der Tann" bei dieser Verteilung kein Ziel hatte, wechselte sie, wie bereits berichtet, Ziel auf „Malaya" (Plan 33—N). Hippers Artilleriefeuer wurde wieder wirksam. Die Aufbauten des „Tiger" wurden getroffen (Plan 33—K). Zwei Granaten schlugen auf „Lion" ein, von denen die eine die Kombüse zerstörte (Plan 33—P). Beatty drehte daraufhin um 5.01 Uhr nachmittags hart ab nach Nordwest und hinterließ dem 5. Linienschiffgeschwader den Befehl: „Verlängern Sie die Linie durch Anhängen".

Letzteres Signal wirkte sich sehr unglücklich aus. Es bedeutete ein taktisches Manöver und enthielt für das 5. Geschwader den ausdrücklichen Befehl, im Kielwasser der Schlachtkreuzer zu folgen. Nachdem Beatty gerade aus dem Feuerbereich der deutschen Linienschiffe entkommen war, hätte er sich sagen müssen, daß nun die 8500 Meter zurückstehende „Malaya" in große Gefahr kommen mußte. Offenbar

hielt Evan-Thomas sich an den Wortlaut des Befehls seines Vorgesetzten gebunden; denn er berichtet, daß er nach der Schwenkung nach Norden „nach Steuerbord Kurs änderte, um den Schlachtkreuzern zu folgen und sie zu unterstützen".

Beattys Geschwader brauchte aber gar keine Unterstützung, während Evan-Thomas in eine außerordentlich gefährdete Lage geriet. Von 5 Uhr bis 5.10 Uhr steuerte das 5. Linienschiffgeschwader 0°, während die deutschen Linienschiffdivisionen im Mittel etwa 320° steuerten. Die Kurse des 5. Geschwaders und des Feindes liefen in dieser kritischen Zeitspanne tatsächlich um etwa 40° zusammen. Infolgedessen sank von 5 Uhr bis 5.10 Uhr, obwohl die Briten 2—4 Knoten Fahrtüberschuß hatten, die Gefechtsentfernung auf 19500 Meter bis 17500 Meter. Der von Evan-Thomas um diese Zeit gesteuerte Kurs hätte fast zur Vernichtung seines stattlichen Geschwaders geführt. Inwieweit Beattys Signal daran schuld war, kann nur Evan-Thomas selbst beurteilen. In jedem Fall war das Signal: „Verlängern Sie die Linie durch Anhängen", unverantwortlich. Es hätte zu einer Katastrophe führen können.

Um 5.05 Uhr eröffnete das 5. Geschwader aufs neue das Feuer (Plan 33—R). „Barham" und „Valiant" beschossen auf 16500 Meter die deutschen Schlachtkreuzer. „Warspite" und „Malaya" führten das Gefecht mit den an der Spitze stehenden deutschen Linienschiffen auf 18500 Meter (Skizze IX). „Seydlitz" geriet sofort in sehr wirksames Feuer, das wahrscheinlich von der „Valiant" stammte, obwohl letztere behauptete, sie hätte das zweite Schiff von rechts, also die „Moltke" beschossen. Vielleicht war „von der Tann" damals wegen Schwierigkeiten mit ihren Kesseln nicht genau auf Position und und wurde von „Valiant" daher nicht mitgezählt. Um 5.06 Uhr erhielt „Seydlitz" einen Treffer in das Vorschiff (Plan 33—T). Zwei Minuten später erhielt sie einen zweiten Treffer in das Vorschiff (Plan 33—U). Um 5.10 Uhr wurde das Steuerbord-Geschütz ihres Turmes B beschädigt (Plan 33—Y). Das 5. Geschwader schoß vortrefflich. „Warspite" und „Malaya" hatten ebenfalls Erfolge bei der Beschießung der V. Division zu verzeichnen. Um 5.09 Uhr erzielte „Warspite" einen 38-cm-Treffer gegen den Seitenpanzer des „Großer Kurfürst", eine Minute später erhielt „Markgraf" einen ähnlichen Treffer von der „Malaya" (Plan 33—V). Evan-Thomas konnte 5 Treffer buchen gegenüber einem deutschen, der um 5.09 Uhr



Skizze IX: Feuer-Verteilung um 5,08 Uhr nachm. (Kein Maßstab).

das Achterschiff der „Barham" traf (Plan 33—W). Das Schießen seines Geschwaders war vorbildlich.

Wir wollen nun prüfen, wie Scheer den großen Vorteil, den ihm der konvergierende Kurs des 5. Geschwaders verschafft hatte, auszunutzen wußte. Er ordnete um 5.05 Uhr eine divisionsweise auszuführende Wendung um 2 Strich nach rechts auf NNW (324°) an. Anscheinend sollten seine Signale lediglich eine allgemeine Richtlinie für das Gros sein. Wahrscheinlich bedeutete auch sein Signal „Äußerste Kraft", daß auf Innehalten der Formation kein Wert mehr gelegt wurde. Behncke, der seine V. Division mit 23 Seemeilen vorwärts schob, legte einen großen Zwischenraum zwischen sie und die VI. Division. Die Führerschiffe der Divisionen steuerten erheblich voneinander abweichende Kurse. Bei einer Verfolgungsschlacht, zu der sich das Gefecht entwickelt hatte, spielen Unregelmäßigkeiten in der Formation keine nachteilige Rolle, sie gestatten vielmehr den Führern der einzelnen Divisionen, das Höchstmaß von Kampfkraft aus ihren Schiffen herauszuholen.

Der Abstand von dem 5. britischen Linienschiffgeschwader nahm aus dem früher angeführten Grund immer noch ab. Schon feuerten „König", „Großer Kurfürst", „Kaiserin" und „Kronprinz" auf die britischen Linienschiffe, ebenso „von der Tann", letztere wahrscheinlich nur mit einem Turm. Um 5.08 Uhr führte „Kronprinz" Zielwechsel von „Barham" auf „Malaya" durch. Zwei Minuten später fiel auch „Kaiser" nach Einstellung des Feuers gegen das 2. Leichte Kreuzergeschwader in das konzentrierte Feuer auf die britischen Linienschiffe ein. In der kritischen Zeitspanne zwischen 5.08 und 5.12 Uhr stellten dagegen alle britischen Schlachtkreuzer ihr Feuer ein (Plan 33—X). Beatty lief aus dem Gefecht und löste etwa eine halbe Stunde lang keinen Schuß. Das 5. Geschwader blieb allein in dem schweren, ungleichen Kampf. Die Verteilung des Feuers um 5.08 Uhr geht aus Skizze IX. hervor.

In diesem Augenblick voller Spannung müssen wir die schweren Schiffe verlassen und zu den Erlebnissen der leichten Streitkräfte zurückkehren. Wir werden bei der Vorhut anfangen und bei der Nachhut enden.

Um 5.00 Uhr nachmittags näherten sich das britische 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader endlich dem Schauplatz der Schlacht mit einem Kurs, der sie zwischen die kämpfenden Linien der Schlachtkreuzer

führte. Das 1. Leichte Kreuzergeschwader stand etwa 3 Seemeilen vor dem 3. Die II. Aufklärungsgruppe ging, nachdem „Wiesbaden" zu ihr gestoßen war, auf ihre Position vorlich von der I. Aufklärungsgruppe. „Regensburg" und die Zerstörerflottillen setzten sich hinter die II. Aufklärungsgruppe. Letztere eröffnete um 5.05 Uhr auf etwa 11000 Meter Feuer auf das 1. Leichte Kreuzergeschwader (Plan 33—S). Man wird sich erinnern, daß Alexander-Sinclair um 4.20 Uhr Napier übermittelte, seiner Ansicht nach könne man, wenn man zusammenhalte, mit der II. Aufklärungsgruppe fertig werden, 8 Schiffe gegen 4. Jetzt war die Gelegenheit da, Napier stand so nahe, daß er leicht Unterstützung gewähren konnte. Alexander-Sinclair jedoch, obwohl von keiner einzigen Granate getroffen, drehte ab und entfernte sich mit hoher Fahrt von der II. Aufklärungsgruppe. Gegen 5.10 Uhr befand er sich in einem Abstand von 14000 Meter in Sicherheit. Das 3. Leichte Kreuzergeschwader drehte ebenfalls ab, ohne sich auf ein Gefecht einzulassen. Acht britische Leichte Kreuzer wichen also dem Kampf mit vier deutschen Schiffen desselben Typs aus.

Es ist bemerkenswert, daß Napier als der ältere Befehlshaber keinerlei Schritte tat, um die Operationen der beiden Leichten Kreuzergeschwader der Vorhut zu vereinheitlichen. Die taktische Organisation der Briten war in dieser Beziehung unzureichend. Direkt unter Beatty standen zwei Schlachtkreuzergeschwader, ein Linienschiffgeschwader, drei Leichte Kreuzergeschwader und vier Zerstörer-Flottillen und dazu noch die „Engadine". Er hatte es also bei der Befehlserteilung und Verwendung seiner Streitkräfte mit nicht weniger als 11 Unterbefehlshabern zu tun. Sicherlich wäre bei der Vorhut wie bei dem Gros je ein Befehlshaber der Leichten Streitkräfte erforderlich gewesen mit der Verantwortung für die taktische Leitung der zahlreichen Verbände. Befehlshaber dieser Art waren indessen weder ernannt, noch gestatteten scheinbar die englischen Vorschriften, daß der rangälteste Offizier das Kommando über in demselben Gebiete operierende Streitkräfte übernahm, sobald gemeinsame Maßnahmen gegen den Feind notwendig wurden. Letzteres sollte in jeder Marine ungeschriebenes Gesetz sein.

Das Verhalten zweier englischer Zerstörer, der „Onslow" und der „Moresby", stand in scharfem Gegensatz zu dem der Leichten Kreuzer der Vorhut. Die beiden Zerstörer hatten seit dem Verlassen

der „Engadine" versucht, das 5. Linienschiffgeschwader einzuholen. Als sie jedoch Beatty nach Norden abdrehen sahen, schlossen sie sich ihm mit nördlichem Kurs an und nahmen Steuerbord voraus von den Schlachtkreuzern Aufstellung. Ihr Kurs brachte sie mit der Zeit in zunehmendem Maße in die Nähe der deutschen Streitkräfte. Bald lagen sie im Feuer der II. Aufklärungsgruppe und der Mittelartillerie der Schlachtkreuzer. Einige Minuten lang hielten sie dem Geschoßhagel tapfer stand, dann wurde klar, daß bei sich vermindernder Entfernung und dem Schnellfeuer der starken feindlichen Streitkräfte ihre Lage unhaltbar wurde. „Onslow", in dem Glauben, die Entfernung sei zu groß für einen Torpedoschuß, drehte widerstrebend ab. „Moresby" schoß aus ziemlich guter Schußstellung vorlich der I. Aufklärungsgruppe auf etwa 10 500 Meter einen Torpedo (Plan 34—O). Sie behauptet, auf das dritte Linienschiff der Linie geschossen zu haben. Da letzteres aber 17 000 Meter entfernt war, hat sie wahrscheinlich auf den dritten Schlachtkreuzer, die „Seydlitz", geschossen. Ihr Torpedo ist von keinem deutschen Schiff gesichtet worden. Hipper gab um 5.10 Uhr an Heinrich den Befehl, die Zerstörerflottillen an Steuerbord vorlich der Spitze der I. Aufklärungsgruppe zu konzentrieren.

Weiter im Süden zogen alle britischen Zerstörer mit Ausnahme von „Nomad" und „Nestor" ab. Erstere war zum Stoppen gebracht. Im Maschinenraum der „Nestor" waren zwei 10,5-cm-Geschosse krepiert. Sprengstücke hatten ihre Lebensadern, die Dampfrohre, die den Hochdruckdampf in die wirbelnden Turbinen leiten, abgeschnitten. Das gewohnte pochende Geräusch in den Heizräumen war nach und nach erstorben. „Nicator" bekam den Befehl, sich zu retten. Das Anerbieten der „Petard", „Nestor" in Schlepp zu nehmen, wurde abgelehnt (Plan 34—Q). Bingham fürchtete, daß dabei zwei Boote statt eines verloren würden. Gleichwohl wäre sicherlich nach Öffnung der Flutventile Zeit genug gewesen zur Rettung der Besatzungen von „Nomad" und „Nestor". Leider war das bei den Briten nicht Vorschrift. Man bereitete sich daher mit spartanischem Gleichmut vor, bis zum bitteren Ende zu fechten; denn es bestand noch die Möglichkeit, die letzten Torpedos auf die herankommenden Linienschiffe zu schießen. Hut ab vor solch' tapferen Zerstörerbesatzungen!

Ganz am Schluß der britischen Schlachtordnung wichen die Schiffe des 2. Leichten Kreuzergeschwaders den Salven der Deutschen so ge-

schickt aus, daß sie keine Treffer erhielten. Ein Offizier der „Nottingham", der über diese aufregenden und sorgenvollen Minuten geschrieben hat, berichtet uns, wie es gemacht wurde. Er sagt: „Angenommen eine Salve von vier 28-cm-Granaten lag 200 Yards zu weit — die Aufschläge der einzelnen Granaten einer Salve lagen stets so nahe zusammen, daß, wenn eine uns getroffen hätte, es voraussichtlich mit allen so gewesen wäre — die nächste Salve würde sicherlich nur 100 Yards zu weit gelegen haben und die darauf folgende? Es war also klar, daß etwas geschehen mußte, wenn die nächste Salve uns nicht treffen sollte. Wir hatten etwa 45 Sekunden Zeit zu handeln. Also, schnell mit wenig Ruder etwa 20° Kurswechsel in Richtung des letzten Aufschlags. Das wird der Deutsche nicht merken und keine Korrektur dafür anwenden. Er wird nach seinem Weitschuß von 200 Yards, 100 Yards mit der Entfernung herunter gehen und der nächste Aufschlag wird dort liegen, wo wir gestanden haben, aber nunmehr 50—100 Yards hinter uns. Auf diese Weise waren wir imstande, alle Salven auszumanövrieren."

Dem Erfolg dieser Methode lag merkwürdigerweise das genaue Schießen der Deutschen und auch die unglaublich geringe Streuung ihrer Salven zu Grunde.

Um 5.10 Uhr stellten alle Schiffe mit Ausnahme von „Ostfriesland" und „Nassau" das Feuer auf die Leichten Kreuzer ein. Es war keinem Schiff gelungen, einen Treffer zu erzielen, obwohl die Bedingungen bei dem Schießen nicht anders waren als bei einer Schießübung, und es sich nur um mittlere Entfernungen handelte.

XIII.

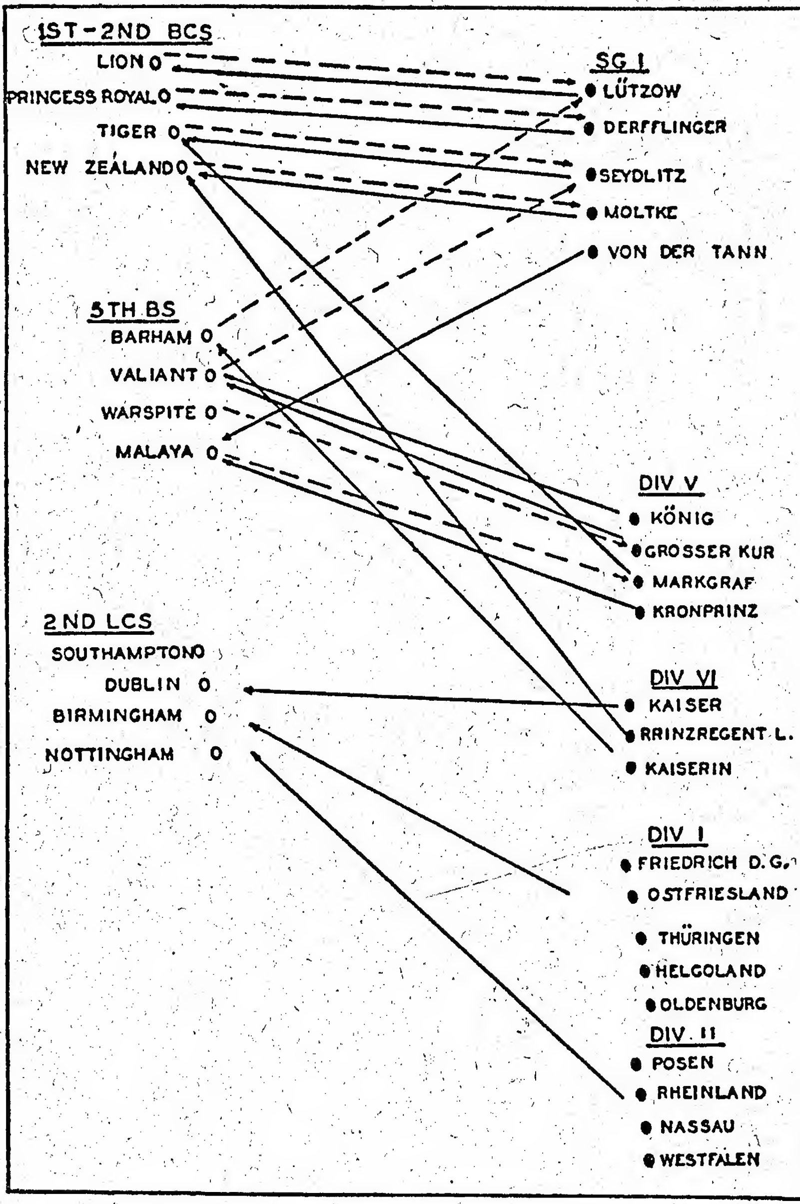
Verfolgung der englischen Schlachtkreuzer-Flotte

5.10 Uhr bis 5.55 Uhr nachmittags

Wir wenden uns nun wieder dem berühmten Rückzugsgefecht des Konteradmirals Evan-Thomas zu. Wie wir sahen, stellten die Schlachtkreuzer unter Beattys persönlicher Führung zwischen 5.08 Uhr und 5.12 Uhr ihr Feuer ein und verließen den Schauplatz des Gefechtes. Den vier britischen Linienschiffen blieb es überlassen, den Kampf mit den fünf Schlachtkreuzern der I. Aufklärungsgruppe und den sieben Linienschiffen des III. Geschwaders allein weiterzuführen. Die Überlegenheit der Deutschen war indessen nicht annähernd so groß, wie es nach den Zahlen der Schiffe beider Parteien scheinen könnte, wenn wir prüfen, was die Schiffe an Artillerie ins Gefecht bringen konnten.

Als Beatty im Dunst und Nebel verschwand, stellte die I. Aufklärungsgruppe das Feuer auf seine Schlachtkreuzer ein. Hippers Schiffe waren nach dem langen Kampf stark mitgenommen. Außerdem lag die Entfernung bis zum 5. Linienschiffgeschwader an der Grenze der Leistungsfähigkeit ihrer Geschütze. Trotzdem wechselten sie ohne Befehl Ziel auf die Linienschiffe. „Lützow“ nahm zu einer nicht festgestellten Zeit die „Barham“ unter Feuer, „Derfflinger“ 5.16 Uhr die „Valiant“, unter Benutzung von Sprenggranaten, „Seydlitz“ die „Warspite“, und erst um 5.27 Uhr „Moltke“ die „Malaya“. Letztere wurde seit 5 Uhr auch von „von der Tann“ mit ihrem letzten übriggebliebenen Turm beschossen, der aber um 5.19 Uhr, wie wir später berichten werden, auch noch ausfiel. Wir sehen also, daß das Feuer der Schlachtkreuzer nicht sehr wirksam sein konnte.

Nun zum III. Geschwader: „König“ und „Großer Kurfürst“ hatten gegen 5.10 Uhr Feuer auf „Valiant“ eröffnet, „Großer Kurfürst“ mußte aber schon nach sechs Minuten wegen zu großer Ent-



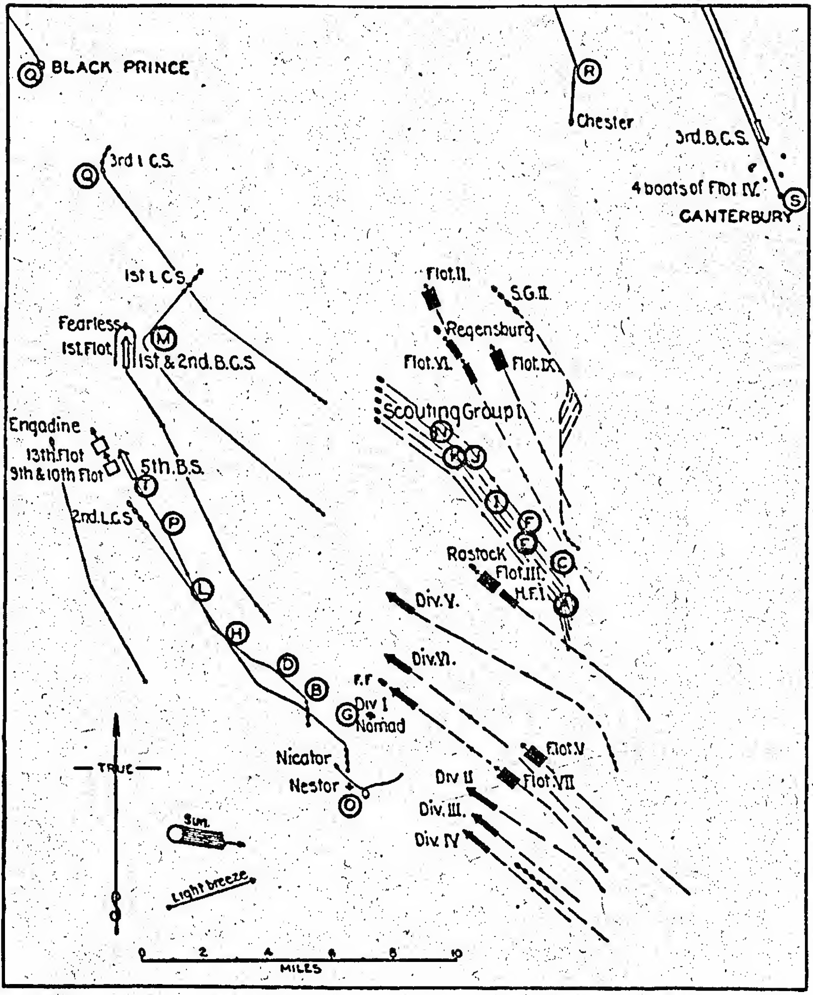
Skizze X: Feuer-Verteilung etwa um 5,15 Uhr nachm. (Kein Maßstab).

fernung das Feuer wieder einstellen. „Kronprinz" feuerte auf „Malaya". „Markgraf" hatte infolge eigenartiger Beleuchtungsverhältnisse den Schlachtkreuzer „Tiger" immer noch in Sicht und schoß bis 5.25 Uhr auf ihn, konnte aber zuletzt nur noch einen vorderen Turm zum Tragen bringen. „Kaiser" beschoß die „Malaya". „Prinzregent Luitpold" stellte um 5.10 Uhr das Feuer auf „New Zealand" ein. Sein neues Ziel ist nicht bekannt, es dürfte aber „Warspite" gewesen sein, die um diese Zeit anscheinend mindestens einen Treffer erhielt und von keinem der anderen deutschen Schiffe beschossen wurde. „Kaiserin" schoß auf „Barham". Groos schreibt, daß die britischen Schiffe sich zwar gut von dem hellen Himmel im Westen abhoben, daß aber die Schußentfernungen sehr groß gewesen seien.

Skizze X zeigt die Feuerverteilung, wie sie wahrscheinlich um 5.16 Uhr nachmittags gewesen ist. Sie war vollkommen regellos.

Nach diesen allgemeinen Feststellungen wollen wir auf die wichtigen Einzelheiten der interessanten Zeitspanne eingehen. Um 5.10 Uhr ging Evan-Thomas mit der Fahrt auf 25 Seemeilen herauf. Um 5.11 Uhr wurde die „Barham" von einer Granate mitschiffs gegetroffen (Plan 35—B). Letztere gehörte wahrscheinlich zu einer von „Kaiserin" gefeuerten Salve. Es war ein merkwürdiger Zufall, daß das Schlußschiff des III. Geschwaders das Spitzenschiff des V. Geschwaders unter Feuer nahm. Evan-Thomas drehte sofort hart ab und nahm Beattys Schlachtkreuzer etwas an Steuerbord voraus. Trotz des Kurswechsels konvergierten die Kurse des V. und III. Geschwaders in der 25-Minuten-Zeitspanne von 5.10 Uhr ab um etwa 20°. Der Fahrtüberschuß des V. Geschwaders — 25 zu 22 Seemeilen — wurde dadurch ausgeglichen, so daß der Abstand der Geschwader von 17800 Meter sich gleichblieb. Der Abstand zwischen Evan-Thomas und Hipper verringerte sich während derselben Zeitspanne von 16000 Meter auf 14600 Meter.

Um 5.14 Uhr wurde „Warspite" wahrscheinlich zum ersten Male getroffen (Plan 35—D). Die Granate durchschlug den Mantel des achteren Schornsteins. Im Vergleich zu den beiden Treffern auf „Barham" und „Warspite" hatten die deutschen Schlachtkreuzer weit mehr auszuhalten. Sie befanden sich jetzt in dem wirksamsten Bereich der 38-cm-Geschütze der britischen Linienschiffe. „Seydlitz" erhielt nach dem Bericht von Groos von 5.11 Uhr ab hintereinander fünf schwere Treffer, wahrscheinlich von „Warspite" und „Valiant"



Plan 35: 5,10 Uhr bis 5,35 Uhr nachmittags.

(Plan 35—A). Ihre Türme C, D und E wurden beschädigt und die 15-cm-Geschütze Nr. 4 und 5 an Backbord zerstört. Um 5.13 Uhr wurde „Lützow", wahrscheinlich von „Barham" in der Wasserlinie getroffen (Plan 35—C). Hipper drehte trotzdem noch näher an den Feind heran auf NNW (324°). Um 5.17 Uhr ließ er die Fahrt ermäßigen (Plan 35—E).

„Barham", „Valiant" und „Warspite" unterhielten um diese Zeit ein bisweilen aussetzendes Feuer auf die deutschen Schlachtkreuzer. Jedes Schiff suchte sich die bei der nebligen Luft am besten sichtbare Scheibe aus. „Malaya" feuerte nach wie vor auf die VI. Division. Ein Zerstöreroffizier schreibt über den Kampf der britischen Linienschiffe: „Es war ein erhebender Anblick, wenn diese vier mächtigen Schiffe ihre 38-cm-Breitseiten abgaben. Schon der Anblick gab neuen Mut, aber wenn die Luft unter ihren dröhnenden Salven bebte, fühlte man sich wahrhaft begeistert."

Kaum hatte Hipper das Signal für Fahrtermäßigung gegeben, als um 5.19 Uhr, gerade zwei Minuten später, der Befehl Scheers kam: „Den Feind verfolgen." Zur selben Zeit erhielt „Derfflinger" einen neuen Treffer (Plan 35—F). Eine Minute später verstummte das Feuer des „von der Tann". In dem letzten und einzigen Turm rannten die Geschütze infolge eines Materialschadens nicht mehr aus. Trotzdem blieb Kapitän z. S. Zenker, in der richtigen Überlegung und Absicht, das Feuer des Feindes von den anderen Schiffen ab und auf sich zu ziehen, in der Linie. Am Schluß der Linie stehend, hatte er freies Manöver, um Zickzackkurse zu fahren und dadurch die Treffchancen des Gegners zu verringern. Nebenbei schoren auch einige der britischen Schiffe zeitweise aus der Linie, wenn die Konzentration des feindlichen Feuers auf sie bedrohlich wurde. Derartige Manöver sind unter ähnlichen Umständen stets zu empfehlen.

Um 5.15 Uhr ließ Scheer seine Linie divisionsweise zwei Strich auf den Gegner zuwenden, und zwar auf NW (302°). Anscheinend lag die „Barham" jetzt nicht mehr unter wirksamem Feuer, während rings um die anderen drei Schiffe eng zusammenliegende Salven einschlugen. Besonders lag die „Malaya" unter schwerem und konzentriertem Feuer. In der Minute schlugen sechs bis neun Salven in ihrer Nähe ein. Um 5.20 Uhr erhielt sie ihren ersten Treffer (Plan 35—H). Es war ein Unterwassertreffer querab von ihrem Turm B. In diesem Augenblick brach die Sonne nahe der Kimm im Westen

durch die Wolken und begann die Augen des deutschen Artilleriepersonals zu blenden.

Gegen 5.21 Uhr drehte Admiral Evan-Thomas „zur Unterstützung der Schlachtkreuzer" zwei Strich nach rechts. Letztere befanden sich aber längst nicht mehr im Gefecht und brauchten auch keinerlei Unterstützung, da sie den deutschen Schiffen an Geschwindigkeit überlegen waren. Dagegen brachte die Schwenkung nach rechts, auf den Gegner zu, das 5. Geschwader selbst in Gefahr. Dem tapferen Verhalten von Evan-Thomas lag indessen in diesem Falle eine so edelmütige Absicht zugrunde, daß wir von Kritik absehen wollen. Wir wollen ihm sogar unsere Anerkennung nicht versagen. Seine mutige Tat hatte etwas von der Art Nelsons an sich. Taktische Manöver brauchen nicht immer Ausfluß von kaltblütig angestellten Erwägungen und dem Abwägen des Für und Wider zu sein. Ganz große Führer haben sich oftmals, unbekümmert um die Folgen, von ihrem Kampfgeist fortreißen lassen. Wenn das Herandrehen von Evan-Thomas seinen Schiffen ernste Beschädigungen einbringen sollte, so war ebenso sicher, daß es die deutschen Schlachtkreuzer, die jetzt nur noch 15000 Meter abstanden und schon stark mitgenommen waren, äußerst schwer gefährden würde.

Um 5.23 Uhr machte Hipper in Befolgung des „Verfolgungs"-Befehl Scheers das Signal: „Fahrt vermehren" (Plan 35—J). Um 5.25 Uhr erhielt „Lützow" zwei schwere Treffer, die ihre Funkeinrichtung völlig außer Gefecht setzten (Plan 35—J). Zur selben Zeit eröffnete „Seydlitz" nach einer Pause von 15 Minuten das Feuer auf „Warspite". Gleichzeitig befahl Scheer für die ganze Flotte Fahrtvermehrung. Um 5.26 Uhr ließ Hipper mit unübertrefflicher Unerschrockenheit seine Schiffe noch zwei weitere Strich auf die riesigen britischen Linienschiffe zu wenden, und zwar bis auf NW (302°) (Plan 35—K). Eine Minute später eröffnete „Moltke" das Feuer auf „Malaya".

Die geschilderten Manöver der beiden Parteien entfesselten eine wilde Schlacht. Es war ein wahres Glück für Evan-Thomas, daß er in der kommenden kritischen Zeitspanne den Vorteil der Beleuchtung und Sichtigkeit für sich hatte. Trotzdem litten seine Schiffe schwer. Der größte Teil des deutschen Feuers konzentrierte sich auf sein Schlußschiff, die „Malaya". Um 5.27 Uhr traf eine schwere Granate ihren Turm X (Plan 35—L). Drei Minuten später richteten

zwei weitere Treffer verheerenden Schaden in der Batterie der Mittelartillerie an. Kartuschexplosionen verursachten dort Brände, die sich über die Kasematten verbreiteten und fast die ganze Bedienungsmannschaft der Steuerbord-15-cm-Geschütze verbrannten und töteten. Trotz des angerichteten Unheils und der Verluste träumten die britischen Seeleute nur von Sieg. Einer der Turmoffiziere schreibt darüber: „Sie kamen nicht auf den Gedanken, daß wir unterliegen könnten, und fragten immer wieder, wieviel deutsche Schiffe noch zu vernichten seien. Sie waren voller Vertrauen darauf, daß jede Granate ganze Arbeit tun würde, jedem Schuß wurden die verschiedenartigsten Segenswünsche mitgegeben."

Daß die Briten gut schossen, beweist ein Treffer auf „Lützow" und zwei auf „Derfflinger" um 5.20 Uhr (Plan 35—N). Scheer ließ jetzt seine Schlachtlinie eine Kursänderung um zwei Strich nach rechts auf NNW (324°) ausführen.

Um diese Zeit wurde nach dem Bericht der Admiralität „Warspite" schwer beschädigt. Wahrscheinlich erhielt sie drei Treffer. Nach der Aussage ihres ersten Offiziers durchschlugen Granaten ihren Seitenpanzer, explodierten dann in der Kommandantenkajüte und trafen die Barbette des Turms X. Evan-Thomas erkannte die Gefahr seiner Lage und gab um 5.30 Uhr das Signal: „Soviel Fahrt laufen, wie irgend möglich." Um 5.35 Uhr war die Gefahr noch nicht vorüber, denn „Malaya" die zurückgeblieben war, erhielt einen weiteren Treffer im Vorschiff (Plan 35—T). Zwei Minuten später, um 5.37 Uhr (Plan 37—D) durchschlugen nochmals zwei Granaten ihre Außenhaut unter der Wasserlinie. Das waren die letzten Treffer, die das 5. Geschwader erhielt. Obwohl die I. Aufklärungsgruppe nur noch 15000 Meter entfernt war, machte zunehmende Unsichtigkeit wirksames Schießen unmöglich. Die Schlacht der Großkampfschiffe kam um diese Zeit zum Stillstand.

Soweit wir feststellen können, erhielt in der Zeit von 5.10 Uhr bis 5.37 „Seydlitz" 5 Treffer, „Lützow" 4 und „Derfflinger" 3. Im ganzen erhielten die Deutschen also 12 Treffer, und zwar alle auf den drei an der Spitze stehenden Schlachtkreuzern. Auf britischer Seite erhielt „Malaya" 8 Treffer, „Warspite" 4 und „Barham" einen, im ganzen erhielten die Briten also 13 Treffer. Die Deutschen erhielten Treffer von 38-cm-Geschützen bei einer Panzerung von 30,5 bis 28 cm. Die Briten erhielten Treffer von 30,5- und 28-cm-Geschützen

bei einer Panzerung von 32 cm. Der Vergleich zeigt, daß Evan-Thomas ein wenig überlegen blieb, dank der großen Kampfkraft seiner Schiffe und seiner eigenen geschickten Führung.

Gleichwohl hatte er sehr viel Glück gehabt. „Malaya" hatte von seinen Schiffen die größten Schäden. Ihre Aufbauten hatten stark gelitten, und ihr Personalverlust betrug 96 Tote und Verwundete. Unterwassertreffer hatten ihr eine Schlagseite von 4° nach Steuerbord gegeben. Die „Warspite" hatte nach dem Bericht der Admiralität schwere Treffer, aber keine ernsten Beschädigungen, ihr Personalverlust war nicht groß. Die „Valiant" war wie durch ein Wunder heil davongekommen, sie hatte nicht einen einzigen Treffer erhalten, obwohl zahllose Salven ganz dicht, z. T. in der Entfernung von nur einigen Metern, bei ihr einschlugen. „Barham", obwohl sechsmal getroffen, wies keine ernsten Beschädigungen auf. Die Schiffe des 5. Linienschiffgeschwaders hatten ihre große Defensivkraft unter Beweis gestellt. Sie hatten auch gute Schießleistungen gezeigt. Jedenfalls hatten sie sich den britischen Schlachtkreuzern in jeder Beziehung als weit überlegen erwiesen. Aber Evan-Thomas hatte das große Glück gehabt, daß z. B. die Rudereinrichtung der „Warspite" in diesem Gefecht noch nicht beschädigt wurde, und daß nicht das eine oder andere seiner Schiffe, in der Geschwindigkeit herabgesetzt, zurückblieb.

Die britischen Zerstörer verpaßten während des Rückzuges eine gute Gelegenheit, sich zu betätigen. Es wäre für sie ein leichtes gewesen, einen Rauchschleier zwischen das 5. Geschwader und die deutschen Linienschiffe zu legen, um ersteres der Sicht des deutschen Gros zu entziehen, während das Gefecht mit den Schlachtkreuzern seinen Fortgang genommen hätte. Wenige Boote hätten dazu genügt, und der herrschende Westwind hätte das Manöver nur erleichtert. Aber Beatty selbst erschwerte die Anwendung dieses Mittels, da er die 1. Flottille, die noch nicht im Gefecht gewesen und daher intakt war, als Unterseebootschutz um 5.20 Uhr mit sich nahm, obwohl seine Schlachtkreuzer gar nicht mehr im Gefecht standen. Die genannte und eigentlich zum 5. Geschwader gehörige Flottille wäre weit vorteilhafter dem letzteren zu seiner Unterstützung belassen worden. Die 9., 10. und 13. Flottille hatten nach ihrem Angriff auf „Champion" gesammelt. Kapitän z. S. Farie hätte den Rauchschleier von einigen Booten legen lassen können. Besser noch wäre gewesen, wenn der Anstoß dazu von Beatty oder Evan-Thomas gekommen wäre. Die

Briten hatten soviel von dem deutschen Rückzug und seiner Deckung durch Rauchschleier und Zerstörer geredet, daß sie darüber vergaßen, ihren eigenen Rückzug mit ähnlichen Mitteln zu schützen. Hier wäre nun wirklich einmal eine gute Gelegenheit zur Anwendung eines Rauchschleiers gewesen. Er hätte Evan-Thomas von den auf seiner Verfolgung begriffenen deutschen Linienschiffen befreit und ihm dann möglicherweise gestattet, die deutschen Schlachtkreuzer ernstlich zu schädigen. Die Zerstörer hätten außerdem beim Hineinfahren der Deutschen in den Rauchschleier einen aussichtsreichen Torpedo-Nahangriff machen können.

Es sei daran erinnert, daß Beatty während der soeben geschilderten kritischen Zeitspanne dem Gefecht bereits den Rücken gekehrt hatte. Evan-Thomas wurde nach dem Befehl, er solle die Linie verlängern, einfach im Stich gelassen und hatte somit die Last des Kampfes gegen vier starke Schlachtkreuzer und vier Linienschiffe allein zu tragen.

Angenommen, Beatty wäre weiter im Gefecht geblieben, so wären die Kräfte auf beiden Seiten ungefähr gleich gewesen. Die einzige Entschuldigung für das eigenartige Verhalten Beattys dürfte die sein, daß er gefühlsmäßig die Unmöglichkeit erkannte, mit seinen Schlachtkreuzern ohne Erholungspause dem Gegner weiterhin die Stirn zu bieten. Die britischen Schlachtkreuzer waren in der Tat von einer unterlegenen Streitmacht entscheidend geschlagen.

Hipper hatte, obwohl seine Schiffe unter dem 38-cm-Geschützfeuer der Briten schwer litten, den entschlossenen Versuch gemacht, den auf dem Rückzug befindlichen Gegner zu schädigen. Wir sind der Überzeugung, daß die meisten der auf das 5. Geschwader erzielten Treffer auf das Konto seiner trefflichen Schiffe zu buchen sind. In dieser Phase der Schlacht trat der Kontrast zwischen der Führung Hippers und derjenigen Beattys scharf hervor.

Inzwischen lagen „Nestor" und „Nomad" hilflos auf dem Anmarschwege der deutschen Schlachtlinie. Die Größe der grau gemalten deutschen Linienschiffe nahm mit ihrer Annäherung schnell und schneller zu. Ihre Schornsteine, ihre Aufbauten, ihre Türme und schließlich die Formen der Schiffskörper wuchsen immer höher aus den grauen Fluten der Nordsee. Bei abnehmender Entfernung zerstreute sich allmählich der Dunst, der über dem Wasser lag. Die Umrisse der herannahenden Schiffe wurden scharf und klar, ihre finsteren Silhouetten fingen an, drohend zu wirken. Weiße Schaum-

berge vor dem scharfgeschnittenen Bug der Schiffe und langgestreckte dunkle Rauchfahnen an den Schornsteinen gaben Zeugnis von der Schnelligkeit ihrer Annäherung.

Auf dem niedrigen Stahldeck der „Nestor" treffen Offiziere und Mannschaften die letzten Vorbereitungen. Dort steht Korvettenkapitän E. B. S. Bingham ebenso gefaßt angesichts des kommenden Verhängnisses, wie er tapfer bei seinem schneidigen Angriff war. Neben ihm steht Leutnant M. J. Bethell, frohen Mutes, ruhig und tapfer. Beide wissen, daß das Ende unvermeidlich und nahe ist. Zwei Dinge sind noch zu tun. Einmal muß, bei dem Versuch das Leben so teuer wie möglich zu verkaufen, der letzte übriggebliebene Torpedo mit genauer Einstellung auf den nahenden Feind abgeschossen werden, dann, was vielleicht noch wichtiger ist, die „Nestor" muß ein Ende in Ehren finden.

Die „Nomad" liegt am nächsten zu den herandampfenden deutschen Linienschiffen. Die goldgelben Mündungsfeuer der Geschütze flackern von den Aufbauten der deutschen Schiffe auf. Schneeweiße Wassersäulen erheben sich rings um den niedrigen, grauen Leib des Zerstörers. Ein Hagel von Geschossen zerreißt und zermalmt ihm Rumpf und Decks. Zackige, sausende Splitter verwunden die Besatzung. Sorgfältig zielend schießt Kapitänleutnant Paul Whitfield in dieser todbringenden Hölle alle vier Torpedos ab, unter ihm versinkt sein Schiff langsam in den Wellen. Um 5.20 Uhr springt die Besatzung über Bord (Plan 35—G).

Jetzt kam „Nestor" an die Reihe. Der junge Bethell läßt die Ankertaue klarmachen zum Geschleppt werden. Er weiß, es wird kein Schlepper kommen, aber es ist gut, den Leuten eine anscheinend zweckmäßige Beschäftigung zu geben. Das lenkt eine zeitlang ihre Gedanken ab, ehe die Hölle losgeht. Die deutschen Linienschiffe kennen ihrerseits die von dem Zerstörer drohende Gefahr. Britische Seeleute werden es sich nicht nehmen lassen, ihre letzten Torpedos, genau gezielt, abzuschießen. Daher muß der Zerstörer, noch ehe er zum Torpedoschießen kommt, vernichtet oder wenigstens gezwungen werden, auf so große Entfernung zu schießen, daß der Torpedo wenig Aussicht hat, sein Ziel zu erreichen und zu treffen. Schon auf 9500 Meter beginnt die Mittelartillerie des II. Geschwaders ihr Spiel. Mündungsfeuer zucken überall längs der Batterien der großen grau gemalten Schiffe auf. Braungefärbte, leichte Rauchwolken und Ringe umschweben ihre

Masten und Schornsteine und werden von der leichten SW-Brise bald wieder verweht. Salven schlagen in schneller Folge bei der „Nestor“ ein. Eine Zeitlang scheint ihr Leben wie durch Zauber erhalten zu bleiben. Sie hat leider keine Bewegungsmöglichkeit mehr, um den Salven auszuweichen. Das deutsche Feuer wird mit abnehmender Entfernung genauer. Das kleine Schiff wird unter den Wassermassen der nach den Aufschlägen turmhoch aufspringenden und bald wieder zusammenfallenden Wassersäulen begraben. Todbringende Splitter der beim Aufschlag auf das Wasser krepierenden Granaten schwirren über ihr Deck und durchschlagen die dünnen und zerbrechlichen Bordwände. Zum Schluß schüttelt sich ihr Rumpf und zittert bei den Aufschlägen der Volltreffer. Hier und dort fällt ein Seemann, von den Splittern der durch die Luft gewirbelten Wrackstücke getroffen. Der letzte Torpedo wird mit Ruhe und Überlegung auf sein Ziel abgeschossen. Wasser rauscht Steuerbord breitseits durch die zerrissenen Bordwände. Die „Nestor“ legt sich nach Steuerbord über und beginnt über das Heck wegzusacken. Bingham ruft: „Alle Mann aus dem Schiff.“ Das Dingi ist in Stücke zerschossen, das Motorboot kommt jedoch zu Wasser und legt mit Menschen überladen ab. Das Walfischboot liegt längsseit. Einige Leute versuchen, klaffende Löcher in seiner Bordwand mit ihrem Zeug zu dichten. Erfolg bleibt ihnen versagt. Der Rest der Besatzung klettert in das sinkende Boot. Bingham und Bethell stehen allein an Deck. „Wohin sollen wir gehen?“ fragt Bingham. „Ich glaube wir fahren zum Himmel“, antwortet Bethell. In diesem Moment erblickt er einen tödlich verwundeten Signalgast. Der arme Kerl darf nicht im Stich gelassen werden, das wäre wider die Tradition der Königlichen Marine. Bethell läuft auf ihn zu. Eine Granate krepiert über dem Leutnant. Als ihre Rauch- und Gaswolken sich verziehen, ist von dem jungen Helden nichts mehr zu entdecken. Jeder Seemann wird ihn um die Art, wie er von der Bühne des Lebens abgetreten ist, beneiden. Für Bingham bleibt nichts mehr zu tun. Er läßt das Walfischboot frei von der sinkenden „Nestor“ rudern. Es schwimmt nicht mehr lange, bald treiben seine Insassen in dem eisigkalten Wasser. Das Motorboot kommt zur Hilfe. Einige von den Schwimmern werden an Bord gezogen. Andere klammern sich an das Walfischdeck. Der Bug der „Nestor“ erhebt sich hoch über das Wasser. Inmitten der krachenden Explosionen der auftreffenden Granaten erschallen drei letzte Hurra's für

das tapfere Schiff. Als sein Kiel fast auf und nieder gen Himmel zeigt, stimmt die Besatzung „God save the King" an. Bei den Klängen der begeistert gesungenen Hymne verschwindet das kleine Schiff in einem Wasserschwall unter Zischen des entweichenden Dampfes. Die „Nestor" ist in Ehren zugrunde gegangen.

Es war 5.30 Uhr nachmittags, als die „Nestor" sank (Plan 35—O). Deutsche Zerstörer der VII. Flottille retteten 86 Offiziere und Mannschaften der „Nestor" und 72 der „Nomad". Wenn die Funkeinrichtungen von „Nestor" und „Nomad" benutzbar gewesen wären, hätten sie wichtige Meldungen über den Feind, insbesondere über die Zusammensetzung seiner Streitkräfte abgeben können. Wahrscheinlich hat die Beschädigung ihrer Maschinenräume auch den Antrieb für ihre Funkentelegrafie außer Gefecht gesetzt. Es ist nicht bekannt, ob die Zerstörer mit Akkumulatoren ausgerüstet waren. Die Tatsache, daß sechs ältere Linienschiffe bei dem deutschen Gros standen, würde Jellicoe sehr interessiert haben; denn daraus war zu ersehen, daß die deutsche Schlachtlinie nur 16 Knoten Höchstgeschwindigkeit halten konnte. Jellicoe mit seinen 19 Knoten besaß also einen Fahrtüberschuß von etwa 3 Seemeilen.

Die deutschen Luftschiffe näherten sich der Hochseeflotte. „L 14" meldete um 5.10 Uhr seinen Standort im Quadrat 091 Epsilon IV. Das Luftschiff stand in der durch einen Pfeil zu Z Plan 38 angegebenen Richtung 35 Seemeilen ab von „Friedrich der Große" und steuerte Kurs NzO (358°). „L 21" meldete um 5.30 Uhr seinen Standort im Quadrat 068 Gamma IV. Der Standort war 60,5 Seemeilen ab von „Friedrich der Große" in Richtung des Pfeils zu Y Plan 38. Soweit bekannt ist, wurde den Luftschiffen weder der Standort der Hochseeflotte mitgeteilt noch der Befehl erteilt, das Gebiet vor der Hochseeflotte abzusuchen. Offenbar wäre hier einmal Gelegenheit gewesen, Nutzen aus den Luftschiffen zu ziehen. Es ist ferner nicht bekannt, ob die Luftschiffe deutsche Funksprüche aufgefangen und den Versuch gemacht haben, vor ihrer Flotte aufzuklären. Fest steht, daß keins der Luftschiffe weder britische noch deutsche Streitkräfte an dem Tage der Schlacht gesichtet hat.

Wir kehren nun zu Jellicoe und Hood zurück und geben kurz Bericht über ihre Bewegungen von 4.48 Uhr ab bis 5.25 Uhr. Ihre Streitkräfte näherten sich mit großer Geschwindigkeit dem Schauplatz der Schlacht. Um 4.51 Uhr schickte Jellicoe unter „dringend" die

alarmierende Mitteilung an die Admiralität: „Seeschlacht steht bevor." Um 5 Uhr erreichten zwei wichtige Meldungen den Oberbefehlshaber. Die erste war der vorzügliche Bericht der „Southampton", der nicht nur den Standort des sendenden Schiffes (Plan 38—AI) und die Peilung des Feindes gab, sondern auch zum ersten Male den Abstand des Gegners. Seine Angaben machten es möglich, den genauen Standort des deutschen Gros auf der Karte festzulegen (Plan 38—A2). Das ergab einen Standort, der 7½ Seemeilen weiter östlich lag als der wahre Standort „Friedrich des Großen" (Plan 38). Dieser Fehler war von großer Bedeutung. Er wurde noch vergrößert durch falsche Schätzung des deutschen Kurses. Goodenough hatte ihn auf Nord (347°) geschätzt, als die Deutschen gerade für kurze Zeit NNW (324°) steuerten. Dieser Schätzungsfehler war mit Rücksicht auf den Abstand von 10 Seemeilen vom Feinde nicht allzu groß. Das Unglück wollte aber, daß Scheer, während „Southampton" ihren Bericht funkte, noch zwei Strich mehr nach links auf NW (302°) drehte, dadurch wuchs der Fehler in Goodenoughs Telegramm auf 45°.

Um 5 Uhr kam auch die Mitteilung der Admiralität über den Standort des deutschen Gros um 4.09 Uhr (Plan 30—D). Sie besagte, der Kurs der Deutschen sei NW (302°) und die Fahrt 15 Seemeilen. Das Interessante an ihr war der Hinweis, daß der Feind viel weiter westlich stand, als die Kreuzer gemeldet hatten.

Jellicoe funkte um 5.13 Uhr seinen Standort, Kurs und Fahrt, um Beatty hinsichtlich der Bewegungen der Schlachtflotte auf dem laufenden zu halten. Der Standort war der geschätzte Standort der „Iron Duke" um 5 Uhr. Wie aus Plan 38 hervorgeht, lag, wie später festgestellt, der wahre Standort der „Iron Duke" etwa 4 Seemeilen weiter nach SO als der geschätzte (Plan 38—B). Ferner unterließ Jellicoe zu übermitteln, daß es sich um den Standort von 5.00 Uhr handelte. Beatty mußte annehmen, daß es sich um den 5.13-Uhr-Standort handele; auf diese Zeit lautete die Zeitangabe der Abgabe des Telegramms. Danach mußte Beatty glauben, Jellicoe sei um 4,3 Seemeilen zurück auf seinem Kurs, d. h. sein Standort sei weiter nordwestlich, als er es tatsächlich war. Beide Fehler lagen in derselben Richtung und ergaben eine Gesamtabweichung von etwa 8 Seemeilen für den Standort Jellicoes. Der von Beatty angenommene Standort Jellicoes war also um 8 Seemeilen falsch, er mußte

glauben, seine Schlachtflotte stehe 8 Seemeilen weiter nach NW, als es tatsächlich der Fall war. Daraus ergaben sich später nachteilige Folgen; denn Jellicoes Nachrichten über den Standort Scheers waren recht ungenau. Nicht anders war es mit Beattys Nachrichten über Jellicoes Standort. Da Jellicoe selbstverständlich Scheer ansteuerte und Beatty versuchen mußte, Scheer auf Jellicoe zu ziehen, blieben die Fehler, die sich eingeschlichen hatten, nicht nur an sich bedauerlich, sondern sie zeitigten auch sehr bemerkenswerte und überraschende Folgen.

Ihre Auswirkung wurde noch größer durch das Versagen der Leichten Kreuzer Beattys bei der taktischen Aufklärung. Wir haben in unseren Auslassungen über dieses Thema bemerkt, daß Nachrichten stets stoßweise und in langen Zwischenräumen anzukommen pflegen, was die Geduld des für die taktischen Bewegungen zuständigen Offiziers auf eine harte Probe stellt. Das ist besonders unangenehm, wenn der Gegner vorher häufige und erhebliche Kursänderungen ausgeführt hat. Am 31. Mai ergab sich gerade in der kritischen Zeit der Annäherung der Hochseeflotte zwischen 5 Uhr und 5.40 Uhr ein Leerlauf im Nachrichtendienst. Eigentlich ist es unerhört, daß es der Fall war. Eine gewisse Entschuldigung liegt darin, daß sowohl auf „Lion" wie auf „Barham" die Funkeneinrichtung außer Gefecht gesetzt war. Aber wo blieben die Meldungen der drei Leichten Kreuzergeschwader und der beiden Chefs von Zerstörerflottillen, die auf Leichten Kreuzern eingeschifft waren?

Wir haben berichtet, daß Goodenough um 5 Uhr meldete, das Gros steuere Kurs Nord (347°). Wir haben aber auch berichtet, daß Scheer bald darauf auf NW (302°) ging und diesen Kurs 45 Minuten lang steuerte. Diese Tatsache hätte Goodenough nicht entgehen dürfen. Nachdem der Gegner eine von der gemeldeten so stark abweichende Kursänderung ausführte, konnte man erwarten, daß Goodenough alsbald seine Meldung berichtigen würde. Nach seiner Behauptung hat er in dieser Stunde „zeitweise" unter schwerem Feuer gelegen. Das dürfte aber keine Entschuldigung für die Unterlassung einer wichtigen Meldung sein. Schon die wenigen Worte „Kurs des Gros NW (302°)" würden für Jellicoe eine ausreichende Information und Hilfe gewesen sein.

Die Position des 1. Leichten Kreuzergeschwaders war für taktische Aufklärung vorzüglich geeignet. Alexander-Sinclair konnte wahr-

scheinlich die deutschen Linienschiffe nicht sehen, aber er hätte mit leichter Mühe die Fühlung mit den Schlachtkreuzern aufrechthalten können. Er ging aber nicht nahe genug an den Feind heran. Er berichtet, daß er um 5.27 Uhr Signal von Beatty bekommen hätte, mit den feindlichen Schlachtkreuzern Fühlung zu halten. Allein die Tatsache, daß ein solcher Befehl einem Befehlshaber Leichter Kreuzer gegeben werden mußte, macht weitere Kommentare überflüssig. Alexander-Sinclair drehte in Ausführung des Befehls nach Norden (Plan 35—M) und sichtete bald die I. Aufklärungsgruppe in einer geschätzten Entfernung von 15 000 Meter. Er schätzte, daß sie mit ihm auf parallelem Kurs liege. Er berichtete aber darüber überhaupt nichts. Statt dessen meldete er (um seine eigenen Worte zu gebrauchen), daß er zwei Stunden vorher einem Unterseeboot begegnet sei. Fünf Minuten später meldete er Beatty, der Feind ändere Kurs nach Steuerbord. Der Empfang dieses Signals ist von der „Lion" nirgends vermerkt. Es war fraglos von geringem oder gar keinem Wert für Jellicoe. Der neue Kurs hätte mit Bestimmtheit ausgemacht und gemeldet werden sollen.

Die Phase der Schlacht von 5.10 Uhr bis 5.35 Uhr war für das 3. Leichte Kreuzergeschwader noch ärmer an Erlebnissen. Das einzige, was dieser Verband, der sehr gute Gelegenheiten für taktische Aufklärung hatte, darüber berichtet, ist, daß um 5.21 Uhr achteraus feindliche Kreuzer — offensichtlich die II. Aufklärungsgruppe — in Sicht gewesen seien. Keiner der Flottillenchefs auf „Champion" und „Fearleß" machte ein Fühlungssignal. Die Schlachtkreuzerflotte hat also bei der Erfüllung einer ihrer wichtigsten Aufgaben versagt. Ihre Aufgabe war, die Hochseeflotte auf die britische Schlachtflotte zu ziehen, dabei war es durchaus notwendig, daß der Befehlshaber der letzteren dauernd auf dem laufenden gehalten wurde, wo und wie sich dieser Vorgang abspielte. Während der 40 Minuten des Leerlaufs in der Nachrichtenübermittlung näherte sich Jellicoe dem Feinde um 25 Seemeilen. Sein Abstand betrug um 5 Uhr 57 Seemeilen, um 5.40 Uhr nur noch 32 Seemeilen.

Um 4.56 Uhr hatte Hood bei Beatty um Standort, Kurs und Fahrt nachgefragt. Die Ankunft des Telegramms erlitt eine Verzögerung infolge der Beschädigung der Funkeinrichtung der „Lion". Außerdem scheint das Telegramm bei Übermittelung verstümmelt angekommen zu sein; denn Beatty antwortete: „Zurück mit der Bitte

um Wiederholung." Es wurde 6.06 Uhr, ehe er Hood die gewünschte Information geben konnte. Da war es viel zu spät. Wie aus der Wegekarte der „Indomitable" hervorgeht, änderte Hood um 5.30 Uhr seinen Kurs etwas nach rechts. Die Situation, wie er sie um 5.35 Uhr sehen mußte, geht aus Plan 36 hervor. Hood stand tatsächlich in F, glaubte aber in E zu stehen. Da Beatty und Jellicoe nichts von seiner Kursänderung wußten, mußten sie annehmen, daß er über D weitermarschiere. Hood mußte nach dem letzten Bericht der „Southampton" annehmen, daß Scheer in M mit Kurs N (347°) stehe. Scheer stand tatsächlich in N. Über den Standort Beattys besaß Hood keine unmittelbare Nachricht. Er konnte aber aus Beattys Bericht von 4.45 Uhr schließen, daß letzterer etwas westlich von Goodenough stehen, von dem wiederum bekannt war, daß er ziemlich weit westlich von Scheer stehe. Daraus konnte er den Schluß ziehen, daß Beatty ziemlich sicher westlich von Scheer stehe und selbstverständlich nördlich von ihm. Trotzdem steuerte Hood einen Kurs, der etwas östlich von der Position Scheers, wie sie gemeldet war, führte. Aus welchem Grunde er das tat, kann nicht mehr festgestellt werden. Wenn man bedenkt, daß Scheer tatsächlich in N stand, also weit westlich von dem von Goodenough angegebenen Standort bzw. M, so erhellt ohne weiteres, wie es möglich gewesen ist, daß Hood so weit im Osten in Berührung mit dem Feinde kam, was für die Briten die bekannten, entscheidenden und günstigen Folgen hatte.

Wir müssen jetzt aber auch einige Worte über den tatendurstigen Commodore Tyrwhitt in Harwich einschieben. Zweifellos hatte er die meisten Funksprüche Jellicoes und Beattys aufgefangen. Um 4.45 Uhr konnte er seine Ungeduld nicht mehr zügeln und überraschte die Admiralität mit der Anfrage: „Haben Sie Befehle für mich?" Nur fünf Minuten später traf dort die Mitteilung Jellicoes von der bevorstehenden Seeschlacht ein. Die Harwich-Streitkräfte waren mit 5 Leichten Kreuzern, 2 Zerstörerführerschiffen und 16 Zerstörern sofort verwendungsbereit. Der Einsatz dieser beträchtlichen Streitkräfte hätte von großer Bedeutung werden können. Tyrwhitt hielt um 5.10 Uhr, bis dahin hatte er noch keine Antwort auf seine Anfrage erhalten, die Zeit für gekommen, zu handeln, und meldete der Admiralität: „Ich gehe in See." Fünf Minuten später kam als Antwort auf seine erste Anfrage der Befehl: „Füllen Sie Brennstoff auf. Es kann sein, daß Sie später Leichte Kreuzer und Zerstörer der

Schlachtkreuzerflotte ablösen müssen." Sobald die Admiralität erfuhr, daß der Kommodore in See ging, gab sie ihm den Befehl: „Sofort zurückkehren, Befehle abwarten." Nelson hat bekanntlich einmal sein Fernrohr vor sein blindes Auge gehalten und erklärt, er könne das Signal zum Abbrechen des Gefechtes nicht sehen. Es war bedauerlich, daß Tyrwhitt, als ihm der erstaunliche Befehl gemeldet wurde, nicht Taubheit vorschützen konnte, wie Appius Claudius es tat bei einer Gelegenheit, die er als schimpflich für Rom empfand.

Nach solchen Geschehnissen bereitet es uns eine innere Genugtuung, daß wir nunmehr schildern können, wie Hood mit seinem Verbande in den Kampf eingriff. Denn Hood war ein kühner Kreuzerführer, und unter ihm stand als Befehlshaber der Zerstörer der treffliche und tapfere Loftus Jones. Unter dem Kommando der genannten Offiziere war Entschlossenheit in der Führung und Draufgängertum in der Schlacht gewährleistet.

Hood steuerte um 5.30 Uhr ungefähr 157° bei 25 Seemeilen Fahrt. Bei seinem aus drei älteren Schlachtkreuzern zusammengesetzten Geschwader standen vier ganz moderne Zerstörer. Recht voraus, etwa 5 Seemeilen ab, marschierte der Leichte Kreuzer „Canterbury", an Steuerbord etwas vorlicher wie dwars, etwa 6 Seemeilen ab, stand die „Chester". Beide Kreuzer waren erst vor kurzem in Dienst gestellt und ihre Besatzungen wahrscheinlich noch nicht auf der vollen Höhe der Ausbildung. Hoods Verband steuerte, wie wir berichtet haben, östlich gut frei von dem Standort der Hochseeflotte, und zwar sowohl dem gemeldeten als auch dem wahren Standort. Schon um 5.30 Uhr hörte die „Chester" Geschützfeuer im Südwesten und drehte zur Aufklärung dorthin ab (Plan 35—R). Zwei Minuten später meldete „Canterbury" an Hood, sie habe voraus Mündungsfeuer von Geschützen in Sicht (Plan 35—L). Die Meldung war ungenau, das Mündungsfeuer muß mehr an Steuerbord etwas vorlicher wie dwars zu sehen gewesen sein. Wörtlich genommen, konnte sie bei Hood eine irrige Auffassung der Lage herbeiführen.

Jetzt ereignete sich der erste jener überraschenden Zusammenstöße bei dickem und unsichtigem Wetter, von denen noch eine ganze Serie folgen sollte. Bei ihnen bestand gewöhnlich auf einer Seite große Übermacht, so daß der Sieg bei den zahlreichsten und stärksten Geschützen blieb. Daraus sollte man die Lehre ziehen, daß bei beschränkter Sichtigkeit Konzentration der Kräfte die Hauptregel ist.

„Chester", hohe Fahrt laufend, sichtete um 5.36 Uhr Fahrzeuge, die zunächst einem Kreuzer in Begleitung von einem oder zwei Zerstörern ähnelten. Die Sichtigkeit nach SW hin war um diese Zeit außerordentlich beschränkt, und es war sehr schwer, fremde Schiffe auszumachen. Einer der „Chester"-Offiziere wollte erkennen, daß die Fahrzeuge Kreuzer des 1. britischen Leichten Kreuzergeschwaders seien. Was „Chester" sah, war tatsächlich aber die II. deutsche Aufklärungsgruppe: „Frankfurt", „Pillau", „Elbing" und „Wiesbaden". Die Schiffe führten im ganzen 18 15-cm-Geschütze in der Breitseite. „Chester", ursprünglich für die griechische Marine gebaut, führte sechs 14-cm-Geschütze in der Breitseite. Das Kaliber war bislang in der britischen Marine nicht vertreten gewesen. Die Deutschen erkannten „Chester" alsbald als feindlich und riefen sie mit dem von „B 109" bekanntgegebenen englischen Erkennungssignal an. Boedicker hoffte durch diese Kriegslist „Chester" in den Schußbereich aller Schiffe der Gruppe zu locken. „Chester" selbst erwähnt den Gebrauch des britischen Erkennungssignals nicht. Sie drehte nach dem Sichten der fremden Schiffe nach Norden ab, um nicht torpediert zu werden. Gegen 5.40 Uhr forderte sie ihrerseits das Erkennungssignal und wurde unmittelbar darauf auf etwa 6500 Meter von den Deutschen mit Salven überschüttet (Plan 37—F).

Während bereits die dritte oder vierte Salve an Bord einschlug, konnte sie gerade ihre erste Salve feuern. Ihre Feuerleitungs- und Befehlübermittlungseinrichtungen wurden sofort zerstört und viele Leute der Geschützbedienungen getötet und verwundet. Gegenwehr durch Geschützfeuer wurde daher unmöglich. Weitere Salven schlugen ein, die Personalverluste häuften sich. Auch die II. deutsche Zerstörerflottille unter Kapitän Schuur, die bei der II. Aufklärungsgruppe stand, griff jetzt in das Gefecht ein. „Chester" drehte hart nach NO (32°) ab; hinter ihr folgten in heißer Verfolgung die deutschen Leichten Kreuzer. Boedicker ließ „Elbing" und „Wiesbaden" das Feuer einstellen, weil die allzu große Konzentration auf ein Ziel das Treffen erschwerte. Die Entfernung war auf etwa 5000 Meter heruntergegangen, und „Chester" schien verloren, bis Kapitän R. N. Lawson anfing, Zickzackkurse zu fahren. Er folgte den deutschen Salven, wie das 2. Leichte Kreuzergeschwader es mit so großem Erfolge getan hatte, abgesehen davon, daß er den Deutschen das Nehmen der Seitenrichtung mehr erschwerte, als das Erschießen der Entfernung.

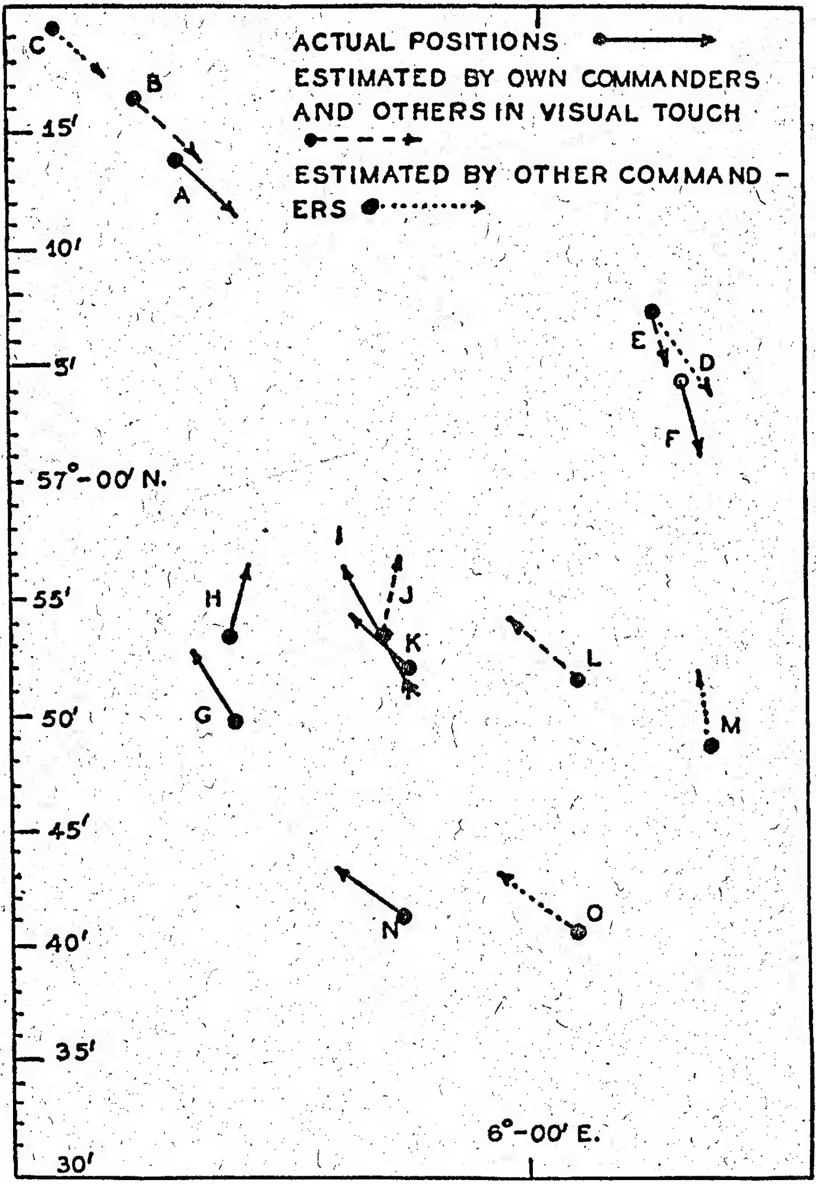
„Chester" gelang es schließlich, ohne weitere Schäden zu entkommen. Immerhin wurde sie in dem Gefecht, das sich über 19 Minuten bis 5.55 Uhr hinzog, siebzehnmal getroffen. Die Treffer hatten drei Geschütze außer Gefecht gesetzt, die Feuerleitungseinrichtungen zerstört und 77 Mann der Besatzung getötet und verwundet. Die Schäden am Schiffskörper waren überraschend gering, und die Maschinen blieben in der Lage, die Höchstgeschwindigkeit von 26½ Seemeilen zu halten. Leichte Kreuzer können anscheinend viele Treffer leichter Geschosse aushalten und den Salven der schweren Artillerie ausweichen.

Wir kommen nun zu dem in dem Verlauf der Schlacht einzig dastehenden Vorgang, bei dem schwere Artillerie Erfolge gegen Leichte Kreuzer erzielte. Bei dieser Gelegenheit wurden jedoch die Leichten Kreuzer überrascht und auf geringe Entfernung unter Feuer genommen, ehe sie mit ihren Ausweichemanövern beginnen konnten. Als die II. Aufklärungsgruppe die „Chester" verfolgte, zog letztere sich unter den Schutz des 3. Schlachtkreuzergeschwaders zurück. Boedicker geriet infolgedessen in eine Falle, die weit gefährlicher war als die, in welche er „Chester" gelockt hatte. Hood sichtete gegen 5.40 Uhr von dem Gefecht mit „Chester" herrührendes Mündungsfeuer, und zwar Steuerbord voraus etwa 7 Seemeilen ab. Kurz darauf änderte er um etwa 9 Strich (101°) Kurs nach rechts (Plan 37—L), um ihr zu Hilfe zu eilen. Da „Chester" mit höchster Fahrt nach Norden lief, sah sich das 3. Schlachtkreuzergeschwader gezwungen, nach und nach auf etwa 340° zu schwenken. „Canterbury" folgte achteraus. Die Zerstörerdivision stand in Kiellinie Backbord querab. „Chester", rings umgeben von den Einschlägen des Trommelfeuers der deutschen Geschütze, lief direkt auf „Invincible" zu. Die Schlachtkreuzer schwenkten ihre schweren Türme in die Richtung, in der das Aufflammen des Mündungsfeuers der deutschen Geschütze sichtbar war. Um 5.55 Uhr waren schließlich die Silhouetten der deutschen Schiffe im Dunst undeutlich zu erkennen (Plan 37—X). Hood ließ sein Flaggensignal: „Feuer eröffnen! Zum Angriff auf den Feind" niederholen. Die Entfernung betrug nur noch etwa 10000 Meter, die Kurse der feindlichen Streitkräfte liefen scharf zusammen. Boedicker war in einen Hinterhalt geraten. Als die Schlachtkreuzer ihre ersten Salven schossen, lief auch schon der tapfere Loftus Jones auf „Shark" mit äußerster Kraft zum Angriff an.

Boedicker sah sich aber nicht allein vom Osten her überfallen, auch

von Nordwest her drohte ihm die gleiche Gefahr. Etwa zwei Minuten bevor Hood seinen tödlichen Überfall begann, wurde auf der „Frankfurt" Backbord voraus in der Ferne das Dröhnen von Geschützfeuer vernommen. Kurzliegende Salven von schweren Geschossen schlugen bald weit ab von den deutschen Kreuzern ein. Das Feuer kam von „Defence" und „Warrior". Erstere war das Flaggschiff des Befehlshabers des 1. Kreuzergeschwaders, des tapferen Sir Robert Arbuthnot. Beide Schiffe hatten in der Marschsicherung vor der 5. Linienschiffdivision gestanden, 4 Seemeilen südwestlich von „Defence" stand „Duke of Edinburgh" und etwa doppelt soweit von ihr „Black Prince". Wir werden später mitteilen, auf welche Weise die letztere mit dem 3. Leichten Kreuzergeschwader in Berührung kam und um 5.42 Uhr eine irreführende Fühlungsmeldung abstattete. Arbuthnot hatte gerade seinem Geschwader Befehl gegeben, auf „Defence" zu sammeln. „Black Prince" kam dabei in Gefahr von Salven getroffen zu werden, die, für das 1. Schlachtkreuzergeschwader bestimmt, hinter demselben eingeschlagen hatten. Die Schlachtkreuzer waren, wie wir bald berichten werden, erneut im Gefecht. „Black Prince" drehte nach Westen zurück. Es kann sein, daß sie schon damals getroffen und beschädigt wurde. „Duke of Edinburgh" kam ebenfalls in das Feuer, das aber unwirksam blieb. Sie strebte mit hoher Fahrt auf „Defence" zu und näherte sich ihr rasch. Arbuthnot sichtete die II. Aufklärungsgruppe an Steuerbord auf etwa 15000 Meter. Um 5.53 Uhr eröffneten „Defence" und „Warrior" das Feuer, es stellte sich aber heraus, daß Arbuthnot im Übereifer handelte. Seine 23,4-cm-Granaten reichten nicht weit genug, so daß das Feuer nach drei Salven wieder eingestellt werden mußte. Es ist möglich, daß das scheinbar überflüssige Schießen insofern durch Zufall Nutzen gehabt hat, als dadurch die Aufmerksamkeit der II. Aufklärungsgruppe von der Richtung abgelenkt wurde, aus der Hood sich unter dem Schutz der geringen Sichtigkeit näherte.

Ehe wir das sich entspinnende Gefecht mit seinen für die Deutschen unglücklichen Folgen schildern, wollen wir auf den Hauptschauplatz der Ereignisse zurückkehren. Hipper und Scheer waren sich keineswegs dessen bewußt, daß eine überwältigende Übermacht sich ihnen von Norden her näherte. Sie setzten die Verfolgung der Schlachtkreuzerflotte eifrigst fort. Wie berichtet, war um 5.37 Uhr das Feuer der Großkampfschiffe unwirksam geworden. Aber nach



Plan 36: Positionen von Flaggschiffen um 5,35 Uhr nachmittags.
●——→ Wirkliche Positionen; ● — — → Positionen auf Grund der Schätzungen der eigenen Befehlshaber, sowie anderer, die in Sichtweite waren; ● • • • → Positionen auf Grund von Schätzungen anderer Befehlshaber.

wenigen Minuten lebte der Kanonendonner in einer neuen Richtung wieder auf. Beatty war wieder im Gefecht. Wir werden sehen, wie das gekommen war.

Wie erinnerlich, waren die britischen Schlachtkreuzergeschwader seit 5.12 Uhr aus der Schlacht entschwunden. Um 5.25 Uhr heißte Beatty das Flaggensignal: „Gefecht wieder aufnehmen". Aus dem Signalverzeichnis und der Wegekarte Beattys geht hervor, daß er um 5.35 Uhr Kurs änderte auf NNO (9°). Es ist nie bekannt geworden, ob er dazu, abgesehen von der Wiederaufnahme des Gefechts, noch einen anderen Grund gehabt hat. Der Verfasser kann nur vermuten, daß er mit den Kreuzern der Marschsicherung Jellicoes Fühlung nehmen wollte.

Zwecks Prüfung der hochinteressanten Einzelheiten der Situation wollen wir uns die Standorte von „Lion" und „Iron Duke" um 5.35 Uhr vor Augen halten (Plan 36). Beattys geschätzter Standort in J war 30 Seemeilen entfernt von C, wo nach Beattys Ansicht „Iron Duke" stand. Beatty nahm an, daß „Iron Duke" N 16° W (331°) peile, siehe den Pfeil I, der direkt auf C zeigt. Tatsächlich stand „Lion" in H und war nur 20 Seemeilen von „Iron Duke" in A entfernt. Die Peilung der letzteren war etwa 355°, also 24° abweichend von Beattys Schätzung. Die tatsächlichen Standorte sind erst lange nach der Schlacht festgestellt. Sie kommen für die Beurteilung der Situation, vom Standpunkte Beattys aus, jetzt nicht in Betracht.

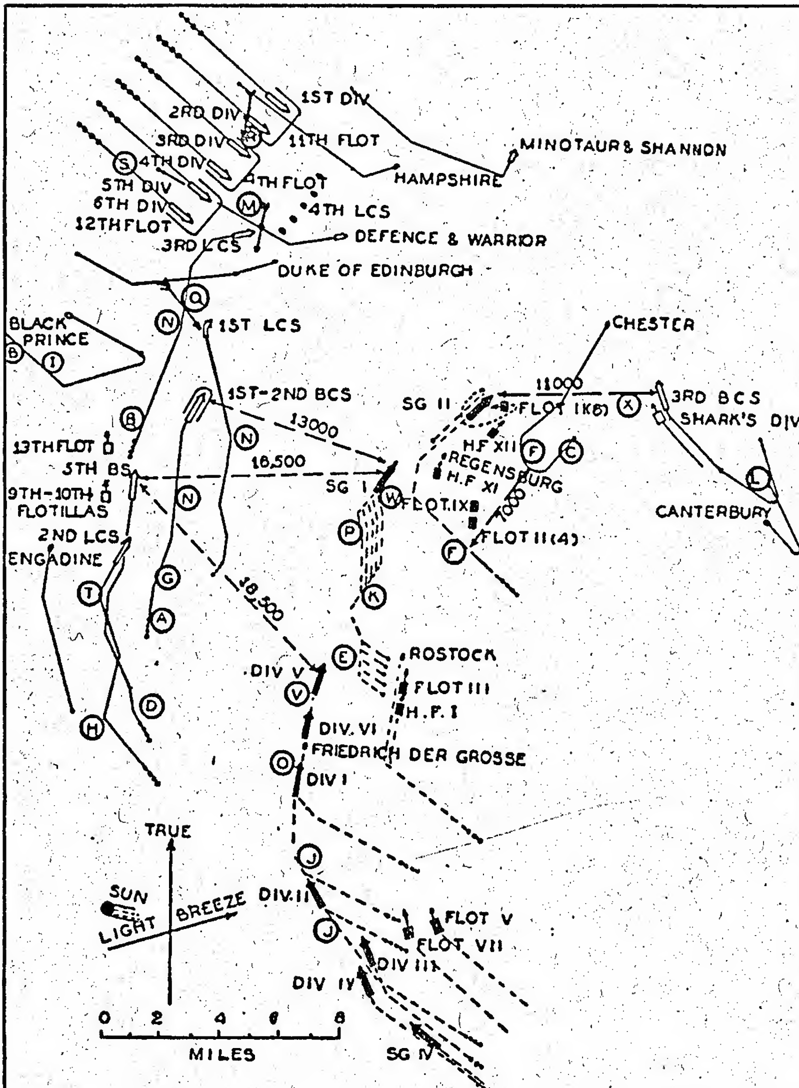
Beatty konnte aus eigener Beobachtung um 5.12 Uhr und aus der Annahme heraus, daß danach die Deutschen etwa denselben Kurs gesteuert hätten wie er selbst, die Stellung von „Lützow" und „Friedrich der Große" zu „Lion" recht genau bestimmen. Unter Berücksichtigung des Fehlers in der Navigierung, den „Lion" gemacht hatte, mußte Beatty annehmen, daß der Standort der „Lützow" in L und der „Friedrich des Großen" in O sei. Die wahren Standorte waren K bzw. N. Nach dem 5-Uhr-Bericht Goodenoughs sollte „Friedrich der Große" um 5.35 Uhr in M stehen. Da Beatty noch um 5.12 Uhr die deutschen Aufklärungsstreitkräfte selbst in Sicht gehabt hatte, ist nicht anzunehmen, daß er sich durch den Bericht seines Untergebenen beeinflussen ließ.

Beatty konnte demnach annehmen, daß ein NNW (324°) Kurs die Deutschen direkt auf die überlegene Flotte Jellicoes führen würde.

Wenn er sie in dieser Richtung hinter sich herzog, gab es nur zwei Möglichkeiten für den weiteren Verlauf der Schlacht. Entweder die Deutschen liefen mitten in die britische Schlachtflotte hinein oder bei der immer mehr zunehmenden Unsichtigkeit an ihr vorbei. Beides war günstig für Jellicoe. Liefen sie in die im rechten Winkel zu ihrer Anmarschrichtung stehenden Schlachtflotte hinein, so hätte die überraschte Hochseeflotte unter den allerungünstigsten Bedingungen gekämpft, da ihre Linienschiffe sich in lang auseinandergezogener Kiellinie befanden und die Schlachtkreuzer, weit voraus stehend, nicht unterstützt werden konnten. Der einzige Ausweg aus dieser Lage war für Scheer die Rettung der Linienschiffe durch eine schnelle Kehrtwendung unter Preisgabe der Schlachtkreuzer. Wenn die Deutschen aber an der Schlachtflotte vorbeiliefen, so konnte sich die gesamte Grand Fleet zwischen sie und ihre Stützpunkte schieben und bei einigermaßen gegeschicktem Manövrieren die Hochseeflotte vernichten.

Anstatt die Deutschen nach NNW (324°) zu locken und dadurch die angedeutete Entwicklung der Schlacht herbeizuführen, schwenkte Beatty 45° nach rechts auf Kurs NNO (9°). Vielleicht legte er die allgemeinen Vorschriften der Grand Fleet dahin aus, daß die Entwicklung der Schlachtflotte nach Osten erfolgen müsse und beeilte sich auf seinen Posten an der Spitze zu gehen. Vielleicht erstrebte er eine Konzentration mit dem 5. Linienschiffgeschwader gegen die I. Aufklärungsgruppe und hoffte durch einen Angriff von vorne einen taktischen Erfolg zu erringen. Vielleicht wollte er in der Annahme, sein eigener Standort sei in J und der Hoods in D, sich mit letzterem zwecks Verstärkung seiner Schlachtkreuzerflotte vereinigen. Sei dem wie ihm sei, seine Handlungsweise hatte jedenfalls weitreichende, einschneidende und nachteilige Folgen. Sie vereitelte, wie wir später sehen werden, die vorher angeführten günstigen Möglichkeiten, die nur eintreten konnten, solange er die Deutschen auf NNW (324°) Kurs hinter sich her zog.

Wir wollen aber die Konsequenzen der folgenschweren Kursänderung Beattys nicht noch weiter ausmalen. Sein Manöver brachte seine 4 Schiffe in eine Stellung senkrecht zu der Anmarschrichtung der in gestaffelter Formation fahrenden I. Aufklärungsgruppe. Hipper sah sich infolgedessen, als sein Gegner auf nur 13000 Meter Entfernung aus dem Dunst auftauchte, gezwungen, um 5.39 Uhr hart nach rechts abzudrehen unter Herstellung der Kiel-



Plan 37: 5,35 Uhr bis 5,55 Uhr nachmittags.

linie auf einem nördlichen Kurse (Plan 37—E). Er änderte dann Kurs durch Schwenkung auf NO (32°). Beatty eröffnete gegen 5.40 Uhr (Plan 37—G) das Feuer, als Hipper noch in der Ausführung seines Manövers begriffen war. „Lion" und „Princeß Royal" feuerten auf „Lützow", „Tiger" auf „Seydlitz" und „New Zealand" auf „Derfflinger". Evan-Thomas brachte das 5. Linienschiffgeschwader ebenfalls auf NNO (9°) Kurs und folgte Beatty. „Barham" und „Valiant" nahmen die Schlachtkreuzer unter Feuer, „Warspite" und „Malaya" wählten „König" und „Großer Kurfürst" als Ziel. Gemäß Hippers Befehl, der über „Moltke" ging, nahm die I. Aufklärungsgruppe das 5. Linienschiffgeschwader mit Unterbrechungen schießend unter Feuer. Die untergehende Sonne blendete jetzt jedoch die deutschen Geschützführer, außerdem nahm die Sichtigkeit überraschend schnell ab. „Derfflinger" stellte um 5.42 Uhr das Feuer ein und gab bis 6.16 Uhr nicht einen Schuß ab. Daraus erhellt, wie ungünstig die Beleuchtung um diese Zeit für die Deutschen war.

Die britischen Schiffe erhielten während der Zeit keine Treffer mehr. „Lützow" wurde um 5.45 Uhr einmal getroffen. Zwei Minuten später drehte Hipper um zwei Strich auf den Gegner zu auf Kurs NNO (9°). Ein gänzlich ergebnisloses Gefecht schloß sich an (Plan 37—K). Scheer ließ um 5.44 Uhr das Gros Kurs N (347°) steuern und befahl dem Spitzenschiff „König", die Führung zu übernehmen (Plan 37—J). Konteradmiral Behncke auf „König" drehte noch weiter nach rechts auf Hippers Kurs NNO (9°). Von 5.43 Uhr ab kam das Feuern der deutschen Schlachtlinie völlig zum Stillstand. Die Sichtigkeit war für die Briten zweifellos günstiger; denn um diese Zeit schlugen viele Salven in der Nähe von „König" ein. Er erhielt seinen ersten Treffer in der Schlacht um 5.48 Uhr (Plan 37—O).

Hipper wendete mit seinen Schlachtkreuzern um 5.50 Uhr auf Nord (347°) (Plan 37—P). Etwa um dieselbe Zeit wendete auch Beatty um zwei Strich auf die Deutschen zu. Der Gefechtsabstand ging infolge der beiden Wendungen auf 12000 Meter herunter. Die britischen Schlachtkreuzer gingen zum Schnellfeuer über. Wahrscheinlich feuerten auch „Barham" und „Valiant" auf etwa 15000 Meter auf Hipper. Wirksame Erwiderung des Feuers konnte deutscherseits nicht erfolgen, da die tiefstehende Sonne blendete. „Derfflinger" konnte bekanntlich in dieser kritischen Zeit überhaupt

nicht feuern. Die Briten eröffneten dagegen, von den Beleuchtungsverhältnissen begünstigt, ein gewaltiges konzentrisches Feuer auf die Deutschen. „Lützow", „Derfflinger" und „Seydlitz" erhielten nach wenigen Minuten zwischen 5.53 Uhr und 5.55 Uhr Treffer (Plan 37—W). Sie verursachten erhebliche Beschädigungen. Auf „Derfflinger" drang ein Geschoß in den vorderen Torpedoraum. Letzterer war auf allen Großkampfschiffen jener Zeit insofern eine Gefahr, als dieser Raum bei den notwendigen großen Abmessungen nicht in kleinere wasserdichte Abteilungen unterteilt werden konnte. Während er voll Wasser lief, sank der Bug des Schiffes tiefer und tiefer. „Seydlitz" wurde von mehreren Granaten getroffen, in ihrem Vorschiff entstand ein Brand.

„Lützow" stand in diesem kritischen Augenblick nicht weniger als 7 Seemeilen vor „König". Hipper konnte daher bei einer überraschenden Begegnung mit neuen Feinden und der immer noch zunehmenden Umsichtigkeit mit Unterstützung nicht mehr rechnen. Die reißend schnell abnehmende Sichtigkeit wechselte zwischen 9000 und 15 000 Meter. Der Abstand Hippers von seinem Gros wuchs ständig. Er erwartete einen Torpedoangriff von Nordwest. Tatsächlich war die Position der bei „Lion" stehenden 1. Flottille dazu vorzüglich geeignet. Der Angriff der letzteren hätte von dem 1. und 3. Leichten Kreuzergeschwader unterstützt werden können. Aber Beatty hielt es für erforderlich, die Flottille als Unterseebootsschutz an sich zu fesseln. Keiner der anderen Befehlshaber hielt einen solchen Schutz für die Großkampfschiffe während der Schlacht für notwendig. Um 5.47 Uhr hatte Beatty den „Leichten Kreuzern" (vermutlich handelte es sich um das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader) befohlen, mit Torpedos anzugreifen (Plan 37—N). Keins der beiden Geschwader machte auch nur den Versuch, dem Befehl nachzukommen. Alexander-Sinclair berichtet, daß er ihn um 5.50 Uhr erhalten habe, er blieb aber bis 5.54 Uhr auf seinem vom Feinde wegführenden Kurs „um eine günstige Stellung dafür zu erreichen." Eine solche hat er augenscheinlich nie erreicht.

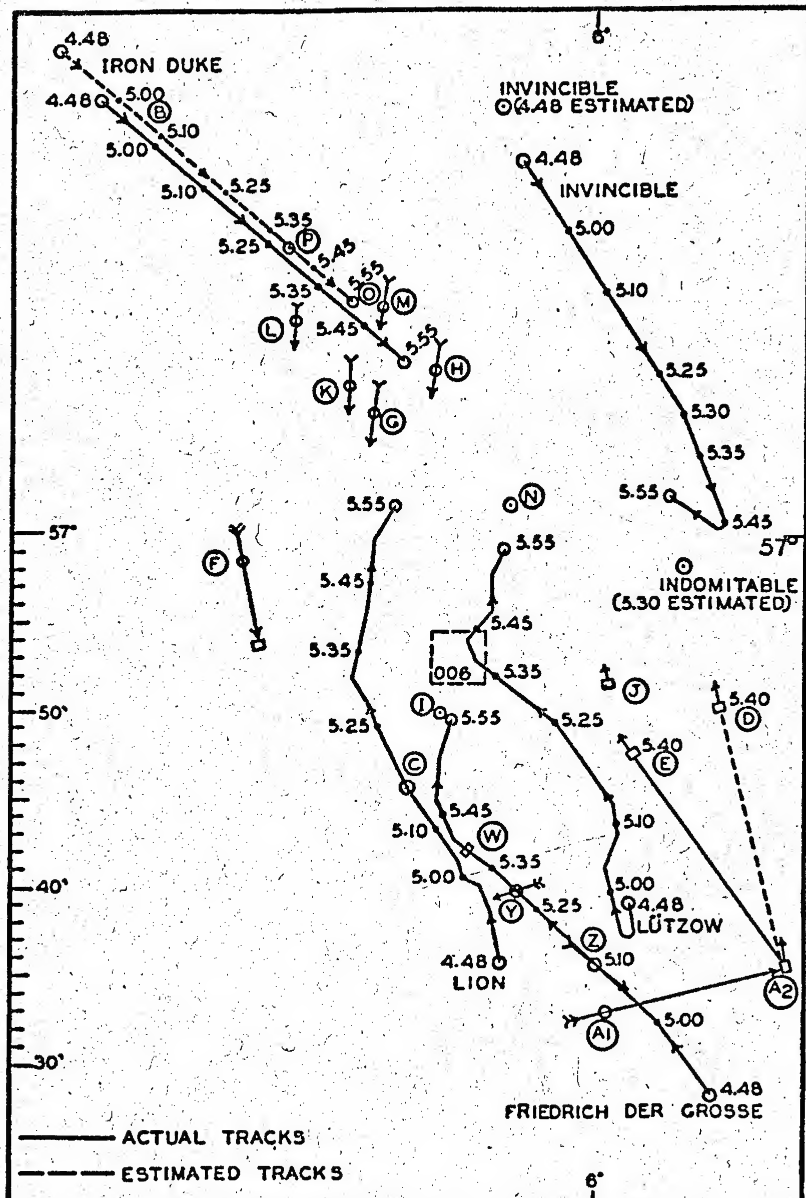
Wir sehen also, daß Hipper und ebenso Boedicker in eine sehr gefährliche und außerordentlich kritische Lage gekommen waren. Hipper konnte die Gefahr nicht in ihrer ganzen Größe übersehen; denn er wußte nicht, daß auch die britische Schlachtflotte schon nahe bei war und ihn bedrohte. Er ließ um 5.53 Uhr Kiellinie bilden auf Kurs NO

(32°) und drehte um 5.55 Uhr schnell und hart nach rechts mit „Lützow" ab bis auf Kurs Ost (79°). (Plan 37—W). Das Manöver kam gerade rechtzeitig und erwies sich als sehr glücklich für die I. Aufklärungsgruppe.

Wir kehren jetzt zu Jellicoe zurück, um zu erfahren, welche Nachrichten er in der spannenden Periode von 5.35 Uhr bis 5.55 Uhr erhielt. Bekanntlich hatte Goodenough den Standort des deutschen Gros um 5.00 Uhr gemeldet und als seinen Kurs Nord (347°) genannt. Da bis 5.35 Uhr eine Kursänderung des Feindes nicht gemeldet wurde, mußte Jellicoe annehmen, daß der Gegner eine Kursänderung von Bedeutung nicht vorgenommen hätte. Auf Plan 36 war also der wahrscheinliche Standort des deutschen Gros um 5.35 Uhr in M. Zur selben Zeit war der geschätzte Standort der „Iron Duke" in B. Er war 30 Seemeilen von „Friedrich dem Großen" entfernt.

Nun war die Zeit für Jellicoe gekommen, seiner Flotte seine Absichten hinsichtlich ihrer Entwicklung bekanntzugeben. Es ist keine leichte Aufgabe, eine Flotte, die sich in dichtgedrängter Formation befindet, zu entwickeln. Noch schwieriger ist die Aufgabe, zwei getrennt operierende Verbände einer großen Flotte zusammenzuschließen und nach dem Sammeln gemeinsam zu entwickeln, noch dazu, wenn mit dem Gegner bereits enge Fühlung besteht. Wenn die Entwicklung in Ordnung vor sich gehen soll, muß der Oberbefehlshaber den Kurs auf dem die Entwicklung beabsichtigt ist, schon eine gewisse Zeit im voraus bekannt geben. Sobald dies geschehen ist, müssen alle Verbände, denen eine bestimmte Position zugewiesen ist, noch vor der Entwickelung der Schlachtlinie sich an die eine oder andere Seite der Linienschiffdivisionen begeben. Sie müssen sich dazu vorher ihren Plan machen und rechtzeitig vor dem Signal zur Entwicklung sich nach ihren Stationen hin in Bewegung setzen, wenn nicht allgemeine Unordnung eintreten soll. Es war also sehr wichtig, daß die genannten Verbände frühzeitig Nachricht bekamen, ob Jellicoe die Flotte nach rechts oder nach links entwickeln wollte.

Was aber sollte Jellicoe um 5.35 Uhr über seine Absichten sagen? Der Kurs der Schlachtflotte war SOzS (134°). Er war gut gewählt und geeignet, mit dem deutschen Gros in Fühlung zu kommen. Unter diesen Umständen war es am besten und einfachsten, die Entwicklung der Flotte zunächst im rechten Winkel zu ihrem Kurs vor sich gehen zu lassen. Bei der Entwicklung nach links würde da-



Plan 38: Flaggschiffs-Kurse 4,48 Uhr bis 5,55 Uhr nachmittags.

her der Kurs 44°, nach rechts dagegen 224° gewesen sein. Sofern eine entscheidende Schlacht beabsichtigt wurde, war es natürlich wünschenswert die Entwickelung nach der Seite vorzunehmen, welche die Flotte auf den kürzesten Weg in Richtung der deutschen Stützpunkte brachte. Da Helgoland um diese Zeit von „Iron Duke" 156° peilte, war also die Entwicklung nach rechts auf 224° vorzuziehen. Wir würden daher Jellicoe vorgeschlagen haben, um 5.35 Uhr an die gesamte Flotte das Signal zu machen: „Ich beabsichtige die Flotte auf Kurs 224° zu entwickeln." Das hätte Jellicoe zu nichts weiter verpflichtet als zur Entwicklung nach rechts und zu einer Bewegung in Richtung auf Helgoland. Bei dem endgültigen Signal zur Entwicklung hätte er dann den Entwicklungskurs noch weiter nach Süden verlegen können, je nachdem die Lage es erforderte. Ebenso gut auch hätte er erst nach der Entwicklung den Flottenkurs nach links bis auf 156° ändern können, oder noch weiter nach links, falls das nicht genügte, um den Deutschen den Rückweg zu verlegen.

Eine vorherige Ankündigung, wie die Entwicklung geplant war, hätte sicherlich das Durcheinander, das später entstand, vermieden. Es darf auch nicht vergessen werden, daß Jellicoe neben der zahlenmäßigen Überlegenheit auch noch das Moment der Überraschung auf seiner Seite hatte. Es kam also für den bevorstehenden Kampf mit der Hochseeflotte gar nicht so sehr auf eine vollendet gute und der Lage entsprechenden Entwicklung der Flotte zur Schlachtlinie an. Die zahlenmäßige Überlegenheit mußte kleinere Nachteile, wie sie bei der Entwicklung der Flotte eintreten konnten, bald ausgleichen. Schließlich lag doch auch guter Grund für die Annahme vor, daß Jellicoe unter günstigeren Bedingungen in Fühlung mit dem Feinde kommen würde als Scheer, da er doch wenigstens gewisse Nachrichten über den Standort des Feindes hatte, während Scheer völlig ahnungslos war und nicht einmal wußte, daß Jellicoe in See gegangen war.

Gegen 5.40 Uhr würde das deutsche Gros in D Plan 38 gestanden haben, falls es, wie Goodenough gemeldet hatte, Kurs Nord (347°) weiter gesteuert hätte. Goodenough bekam aber um diese Zeit eine Meldung durch, deren Inhalt seinen früheren glänzenden Berichten gleichwertig war. Sie gab den Standort der „Southampton" (Plan 37—H und 38—G) und besagte, daß die feindliche Schlachtflotte (von uns „Gros" genannt) Kurs auf NNW (324°) geändert hätte. Der Standort der „Southampton" zeigte, daß sie in der Zeit von 5.00

Uhr (Plan 38—A 1) bis 5.40 Uhr (Plan 38—G) einen mittleren Kurs von 319° gesteuert hatte. Daraus konnte die Schlußfolgerung gezogen werden, daß das Gros während dieser Zeit als mittleren Kurs NNW (324°) gesteuert hatte. Danach mußte „Friedrich der Große" um 5.40 Uhr in E Plan 38 stehen bzw. etwa 13 Seemeilen östlich von dem 5.40-Uhr-Standort der „Southampton" (Plan 38—G). Um 5.00 Uhr hatte der Abstand der „Southampton" von „Friedrich der Große" 10 Seemeilen betragen. Die Angaben decken sich so gut, daß Jellicoe zweifellos zu der Ansicht gekommen ist, der 5.40-Uhr-Standort Scheers sei in F Plan 38. Der wahre Standort Scheers war tatsächlich nur 10 Seemeilen abweichend. Die Schuld an diesem Irrtum trifft die fehlerhafte Navigierung der „Southampton", für die Goodenough persönlich nicht verantwortlich war. Sie liefert aber den Beweis, daß es falsch ist, den Navigationsoffizier eines Flaggschiffes nebenbei noch mit dem Dienst des wachthabenden Offiziers zu belasten.

Während Jellicoe noch seine Schlußfolgerungen aus der neuen Nachricht zog, kam eine fantastische Meldung des am rechten Flügel der Marschsicherung stehenden Panzerkreuzers „Black Prince". Sie war um 5.33 Uhr mit dem Führerschiff des 3. Leichten Kreuzergeschwaders, der „Falmouth", auf 5 Seemeilen Abstand in Fühlung gekommen (Plan 35—Q). Drei Minuten später signalisierte Napier ihr: „Schlachtkreuzer im Gefecht in SSW (189°) von mir." Die leichtfertige Unterlassung, das Signal mit dem Worte „Unsere" zu beginnen, hatte unangenehme Folgen. Sie ist das typische Beispiel für eine fahrlässige Meldung, die keine Entschuldigung verdient. „Black Prince" nahm an, es handele sich um deutsche und nicht um englische Schlachtkreuzer. Ihr Kommandant meldete daher um 5.40 Uhr an Jellicoe, daß feindliche Schlachtkreuzer 5 Seemeilen südlich (167°) von ihm in Sicht seien (Plan 37—I und Plan 38—F). Die Meldung erweckte den Eindruck, die deutschen Schlachtkreuzer seien 22 Seemeilen von dem wahrscheinlichen Standort ihres Gros entfernt (Plan 38—E). Nachdem eine Zeit lang große Verwirrung geherrscht haben muß, entschied Jellicoe sich wahrscheinlich dahin, daß eine Verwechslung von Beatty mit Hipper vorliegen müsse. Aber auch das war nicht gerade beruhigend; denn wenn „Black Prince" auf Position war, mußte Beatty nunmehr 7 Seemeilen westlicher stehen, als bislang angenommen war (Plan 38—F). Obwohl

„Black Prince" ihren Irrtum schließlich eingesehen haben muß, dachte sie nicht daran, sich zu berichtigen.

Um 5.45 Uhr meldete Konteradmiral Arbuthnot an Bord der „Defence": „Schiffe im Gefecht peilen SSW (189°) und steuern NO (32°)" (Plan 37—M und 38—G). Der gemeldete Standort der „Defence" war auf eine Seemeile richtig. Die Peilung traf genau den Standort der britischen Schlachtkreuzer. Leider hatte Arbuthnot sie als „britische" nicht ausmachen können.

Um 5.50 Uhr kamen drei neue Meldungen, zunächst ein ausführlicher Bericht Goodenoughs (Plan 37—T). Er besagte, das deutsche Gros habe Kurs auf Nord (347°) geändert; das war richtig. Angenommen, „Friedrich der Große" hätte diesen Kurs seit 5.40 gesteuert, als er anscheinend in E Plan 38 stand, so mußte er um 5.50 Uhr in J stehen. Der Standort der „Southampton" zeigte, daß sie hart nach NO gedreht und sich dem deutschen Gros auf 10 Seemeilen genähert hatte. Das deutete darauf hin, daß auch die Schlachtkreuzerflotte NO steuerte und sich dem Feinde näherte, was sich als richtig erwies.

In Goodenoughs sonst vortrefflichem Bericht hatte sich leider ein Fehler eingeschlichen. Er gab die Peilung der deutschen Schlachtkreuzer von ihrem Gros als SW an, während sie natürlich entgegengesetzt war. Mag sein, daß es nur ein Fehler bei der Übermittlung war, aber vielleicht hat Goodenough das II. Geschwader mit der I. Aufklärungsgruppe verwechselt. Für Jellicoe war die Nachricht vom Standpunkt der Entwicklung seiner Flotte verwirrend, im übrigen war die genaue Kenntnis des Standortes der deutschen Schlachtkreuzer nicht wesentlich. Sein Ziel waren die Linienschiffe; wenn die Schlachtkreuzer irgendwie erschienen, konnten sie leicht abgedrängt werden.

Die beiden anderen Meldungen von 5.50 Uhr gaben weiteren Aufschluß über Beattys Standort. „Calliope", auf der Kommodore Le Mesurier seinen Führerwimpel gesetzt hatte, meldete (Plan 37—R) Mündungsfeuer in SSW (189°). Das war die genau zutreffende Peilung der „Lion". Der wahre Standort der „Calliope" war um 5.50 Uhr in H Plan 38. Nach Schätzung Jellicoes mußte sie unter Berücksichtigung der navigatorischen Fehler in M stehen. Da sie aber in Sichtweite von „Iron Duke" war und ihrerseits das Mündungsfeuer beobachten konnte, spielten Fehler in der Naviga-

tion keine Rolle mehr. Wenn es möglich gewesen wäre, auszumachen, daß das Mündungsfeuer von „Lion" stammte, so hätte Jellicoe ein klares Bild von dem Standort der letzteren gehabt.

Die dritte Meldung kam von „Marlborough". Vizeadmiral Burney meldete: „Mündungsfeuer und Donner von schweren Geschützen an Steuerbord voraus" (Plan 37—S und 38—K). Es ist schade, daß er um 5.50 Uhr eine so unbestimmte Meldung machte, obwohl in seinem dienstlichen Bericht geschrieben steht, daß er „Lion", „Princeß Royal", „Tiger" und „New Zealand" in schwerem Kampf mit einem Gegner sichtete, dessen Mündungsfeuer ebenfalls zu sehen war. Der Standort der „Marlborough" unter Berücksichtigung der navigatorischen Fehler wußte von Jellicoe als in L Plan 38 liegend geschätzt werden, da sie aber in Sicht war, spielte für ihn nur ihre Stellung zu „Iron Duke" eine Rolle.

Sehr bemerkenswert ist, daß Jellicoe in dieser kritischen Zeitspanne auf die Meldungen der Kreuzer seiner Marschsicherung bzw. sogar seiner Linienschiffe angewiesen war, die über die Lage gar nicht im Bilde sein konnten. Das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader waren dagegen mit der Lage vertraut, oder hätten es sein müssen; sie meldeten indessen Jellicoe nichts, nicht einmal die Standorte der eigenen Streitkräfte. Nur Napier auf der „Falmouth" (Plan 37—Q) machte einen schwachen Versuch, Nachrichten zu vermitteln. Um 5.48 Uhr meldete er Arbuthnot: „Zwei große feindliche Schiffe peilen SSO (145°) und steuern NO (32°)." Obwohl die Meldung sehr unbestimmt war, bedeutete sie doch einen Hinweis auf den Standort der Spitze der I. Aufklärungsgruppe oder die Spitze des III. Geschwaders. Übrigens war sie weder an Jellicoe gerichtet, noch gab Arbuthnot sie an letzteren weiter. Aus Plan 37 geht klar hervor, daß Napiers Standort in der Zeit von 5.50 Uhr bis 5.55 Uhr ihm sehr wohl erlaubt hätte, Jellicoe mit genauen Nachrichten über die Schlachtkreuzer und die mit ihnen im Gefecht stehenden feindlichen Streitkräfte zu versehen.

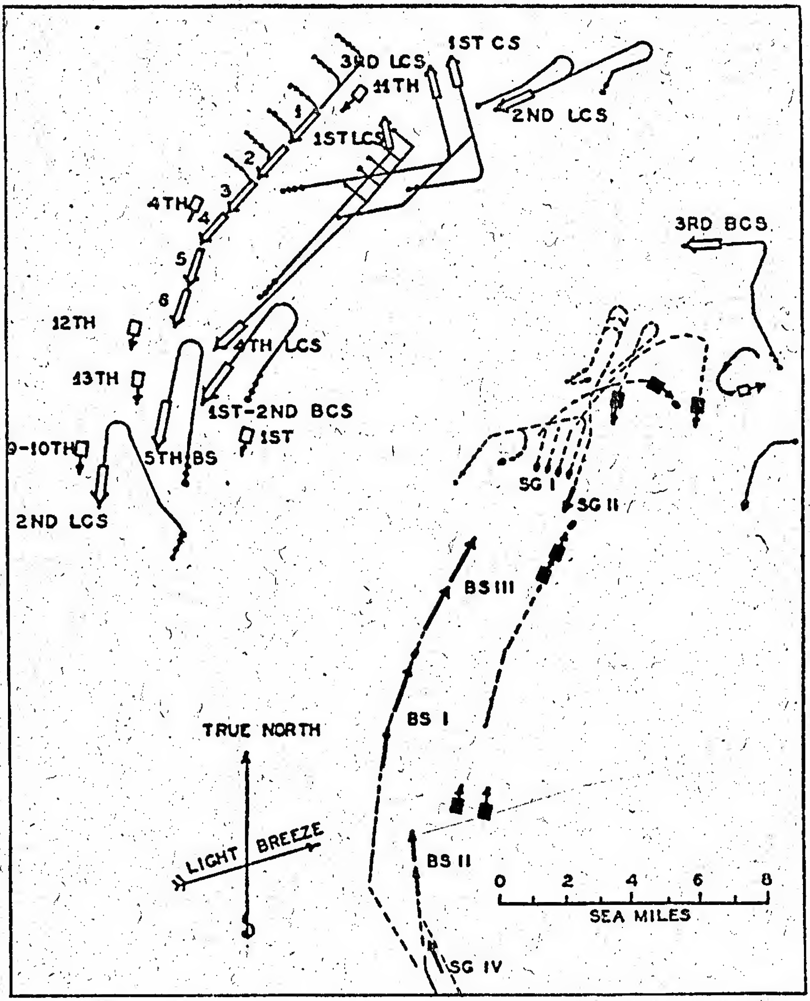
Nach dem Empfang der drei Fühlungsmeldungen gegen 5.50 Uhr war der Standort eines Verbandes schwerer Schiffe genau festgelegt. Es handelte sich dabei zweifellos entweder um die Schlachtkreuzer oder das 5. Linienschiffgeschwader. Die falsche Meldung von „Black Prince" war abgetan. Ferner hatten die Berichte der „Southampton" den Standort des deutschen Gros — allerdings un-

genau — ergeben (Plan 38—J). Jetzt wurde es Zeit für Jellicoe, wie wir in aller Bescheidenheit feststellen möchten, mit allen Mitteln seines Befehlsapparates bekannt zu geben: „Die Grand Fleet wird sich auf SWzW (224°) zum Gefecht entwickeln."

Drei Überlegungen sprechen für unseren Vorschlag, die wir jetzt nacheinander besprechen wollen.

Erstens, durfte die Entwicklung sich vollziehen, ehe festgestellt war, um welchen Verband es sich bei dem in SSW gesichteten handelte? Da nach den vorliegenden Meldungen nicht anzunehmen war, daß es sich um die deutsche Schlachtflotte handelte, mußte es entweder die Schlachtkreuzerflotte oder die I. Aufklärungsgruppe sein. Unter diesen Umständen war die Entwicklung nach rechts auf Kurs 224° sehr vorteilhaft. War es die Schlachtkreuzerflotte, so war die Entwicklung sogar mit optischen Signalen durchzuführen, da die Schlachtkreuzer und das 5. Linienschiffgeschwader sowieso schon auf ihrem Posten an der Spitze der Linie standen. Waren es aber die deutschen Schlachtkreuzer, so war deren Schicksal durch diese Art der Entwicklung besiegelt. Wenn hinter ihnen das deutsche Gros stand, konnte letzteres im Passiergefecht angegriffen werden, wobei Jellicoe die Möglichkeit blieb, ihm nach Einkreisung seiner Südflanke den Rückweg zu verlegen. Der Umstand, daß Art und Zugehörigkeit des in SSW gesichteten Verbandes nicht festgestellt werden konnte, war also kein Hindernis für die Entwicklung nach Südwesten.

Zweitens, durfte die Entwicklung der Flotte vor der genauen Feststellung des Standortes des deutschen Gros eingeleitet werden? Unsere Antwort auf diese Frage lautet: Die Entwicklung der Flotte war von den beiden Aufgaben die wichtigere. Gewiß war die Entwicklung der sechs Linienschiffdivisionen einfach. Das Sammeln der Kreuzer- und Zerstörerverbände auf ihren Stationen an beiden Enden der Linie war indessen weit schwieriger. Bei der schnellen Abnahme der Sichtigkeit mußte es sich sogar äußerst schwierig gestalten. Der Verfasser hat vielfach Gelegenheit gehabt, von dem Kommandoturm des Oberbefehlshabers aus die Entwicklung einer viel kleineren Flotte, als es die Grand Fleet war, zu überwachen und hat daher volles Verständnis für die bei der ordnungsmäßigen Entwicklung der letzteren bei Skagerrak auftretenden Schwierigkeiten. War die Entwicklung erst einmal eingeleitet, so mußte eine Zentnerlast der Sorge von Jellicoes Schultern fallen; denn dann erst waren seine Unterbefehlshaber imstande, in



Skizze XI: Plan 40 entworfen unter der Annahme, daß Jellicoe die Flotte um 5,55 Uhr auf Kurs 224° entwickelt hätte.

seinem Sinne zu handeln, während sie bis dahin im Dunkeln tappten und nur Vermutungen über die Richtung der Entwicklung hegen konnten. Nach der Entwicklung der Schlachtlinie stand es Jellicoe frei, seine Bewegungen gegen das deutsche Gros entweder nach den Nachrichten, die einlaufen würden, zu regeln oder durch Schwenken auf Kurs 150° ungefähr Richtung auf Helgoland zu nehmen. Wird nun die Frage aufgeworfen: Warum nicht von vornherein die Gefechtslinie auf dem genannten Kurs herstellen? So haben wir hierauf zwei Erwiderungen. 1. Es wäre ein schwieriges Manöver geworden und hätte längere Zeit erfordert. 2. Ein Bug auf Bug-Zusammenstoß mit der deutschen Schlachtlinie wäre nicht ausgeschlossen gewesen. Die von uns vorgeschlagene Maßnahme wäre also vorsichtig und vernünftig gewesen. Die Entwicklung der Schlachtlinie auf etwa Kurs 180° oder 190° hätte viel für sich gehabt und nach unserer Ansicht zu günstigen Ergebnissen für die Briten geführt.

Auch eine dritte Überlegung ist recht wichtig. Wären die Beleuchtungsverhältnisse für das Schießen nach Osten günstig gewesen? Daran lag sehr viel. Jellicoe behauptet, durch Beobachtung festgestellt zu haben, daß die Sichtigkeit nach Süden am besten gewesen sei. Bewiesen ist es durch die Tatsache, daß die Briten um 6.35 Uhr ohne Zweifel den Vorteil der Sichtigkeit auf ihrer Seite hatten. Andererseits ist der ebenso schlüssige Beweis erbracht, daß sie auch um 5.55 Uhr beim Schießen nach Osten im Vorteil waren. Bekanntlich war das nach Westen gegen die britischen Schlachtkreuzer gerichtete deutsche Artilleriefeuer trotz der geringen Entfernung von 12 000 Meter völlig unwirksam geblieben, während die auf 12 000 Meter und 15 000 Meter feuernden Briten in zwei Minuten vier Treffer erzielten. Ein sehr wichtiger Umstand war zu dieser Zeit, daß die Sonne 280° peilte und die Deutschen gezwungen waren, gegen die niedrigstehende Sonne zu schießen. Die Beleuchtungsverhältnisse hätten also das Schießen nach Osten begünstigt. Wir haben den Versuch gemacht, die Lage von dem damaligen Standpunkte Jellicoes und nicht aus späterer Erkenntnis heraus zu klären. Jellicoes schwierige Lage hat unsere volle Beachtung gefunden und unser Vorschlag sollte nur andeuten, wie damals ein Ausweg aus seiner schwierigen Lage denkbar war.

Skizze XI soll zeigen, welche Lage entstanden wäre, wenn Jellicoe um 5.55 Uhr das Signal zur Entwicklung der Schlachtlinie auf Kurs 224° gegeben hätte. Es ist dabei angenommen worden, daß die Ver-

bände der Schlachtkreuzerflotte erst um 6 Uhr imstande gewesen wären, das Manöver auszuführen. Selbstverständlich wäre es möglich gewesen, daß der eine oder andere Befehlshaber eines Verbandes das Signal nicht bekommen und infolgedessen seinen Posten zu spät eingenommen hätte. Das hätte aber das Gesamtbild der Lage um 6.10 Uhr, wie es in Skizze XI aufgezeigt ist, nicht geändert.

Zu bemerken ist noch, daß in Plan 38 „Iron Duke" nach Jellicoes Schätzung um 5.55 Uhr in O stand, während Beatty annahm, daß sie in P stehe. „Lion" stand um 5.55 Uhr nach Beattys Schätzung in N. Die wahren Standorte von Jellicoe und Beatty befinden sich auf den voll ausgezogenen schwarzen Linien bei der Zahl 5:55.

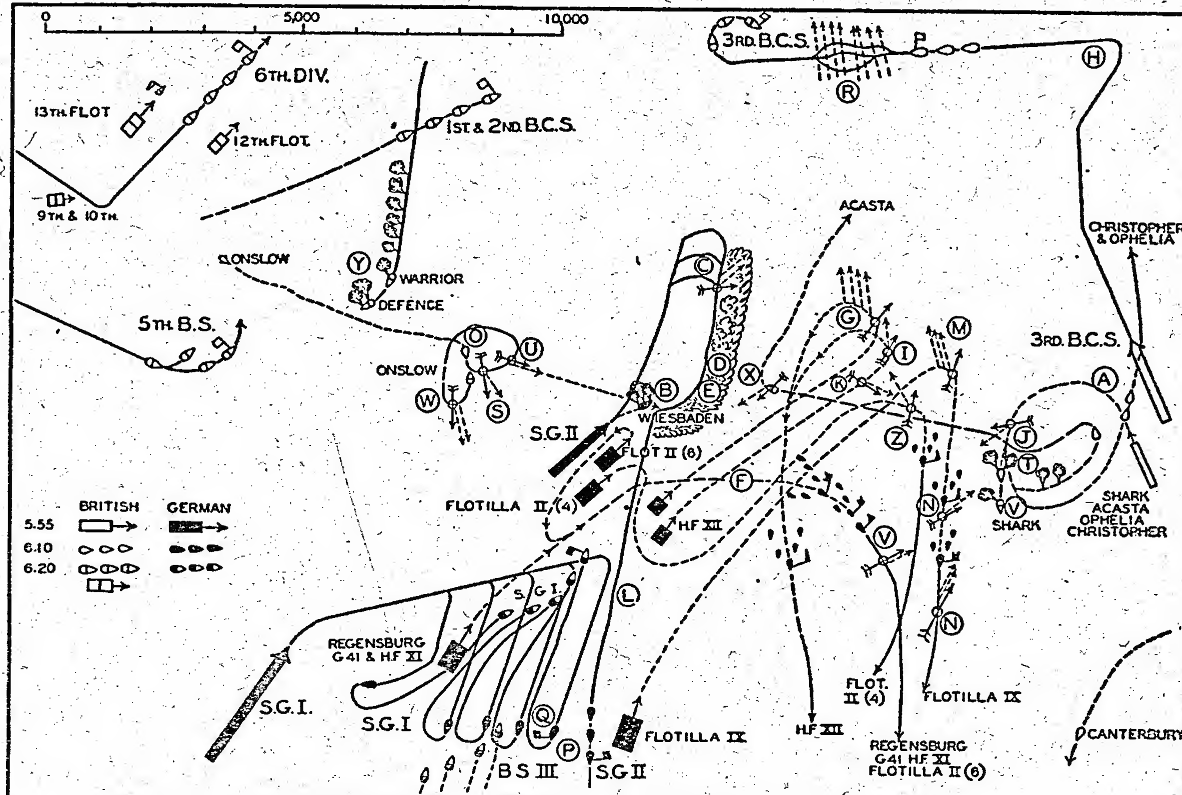
XIV.

Entwicklung der englischen Schlachtflotte

5.55 Uhr bis 6.20 Uhr nachmittags

Wir werden jetzt, mit 5.55 Uhr beginnend, die letzten Minuten vor dem Zusammenstoß der Flotten mit ihren hartnäckigen und heftigen Einzelgefechten beschreiben. Wir fangen bei den Ausläufern der Schlacht ganz im Osten an. Wie erinnerlich, hatte das 3. englische Schlachtkreuzergeschwader auf etwa 10000 Meter einen Feuerüberfall auf die II. Aufklärungsgruppe gemacht. Eine der ersten Salven der Schlachtkreuzer schlug um 5.57 Uhr vierkant auf dem Leichten Kreuzer „Wiesbaden" ein. Die schweren 30,5-cm-Granaten drangen tief in das Schiff ein und setzten beide Hauptmaschinen außer Gefecht (Plan 39—B und 40—B). Die treibende Kraft des Dampfes fand keine Arbeit mehr. Der tödlich verwundete Kreuzer verlor nach und nach seine Fahrt und lag bald bewegungslos auf der Stelle. Der einzig Überlebende des unglücklichen Schiffs, der Oberheizer Zenne, schildert, daß auch das Licht in vielen Räumen ausging und die Hilfsmaschinen mit ihrem gewohnten Geräusch aufhörten zu arbeiten, so daß plötzlich eine lähmende Stille im Schiff entstand, die auf die Gemüter der Besatzung drückte, da sie auf ihren Stationen nicht wissen konnte, was geschehen war. Er schildert anschaulich, daß trotzdem jedermann an Bord fester denn je entschlossen war, bis zum Ende zu fechten.

Erst um 5.58 Uhr sichtete Boedicker auf etwa 7500 Meter die feindlichen Schiffe, deren Kurs mit dem seiner Kreuzer scharf zusammenlief. Eine sofortige, gleichzeitige Wendung nach Westen wäre am Platze gewesen, aber nur wenige Minuten zuvor waren auch in dieser Richtung die Mündungsfeuer von Geschützen zu sehen gewesen. „Defence" und „Warrior" hatten, wie berichtet, versucht, sich mit einigen Salven einzuschießen, die aber alle kurz lagen. Im Hinter-



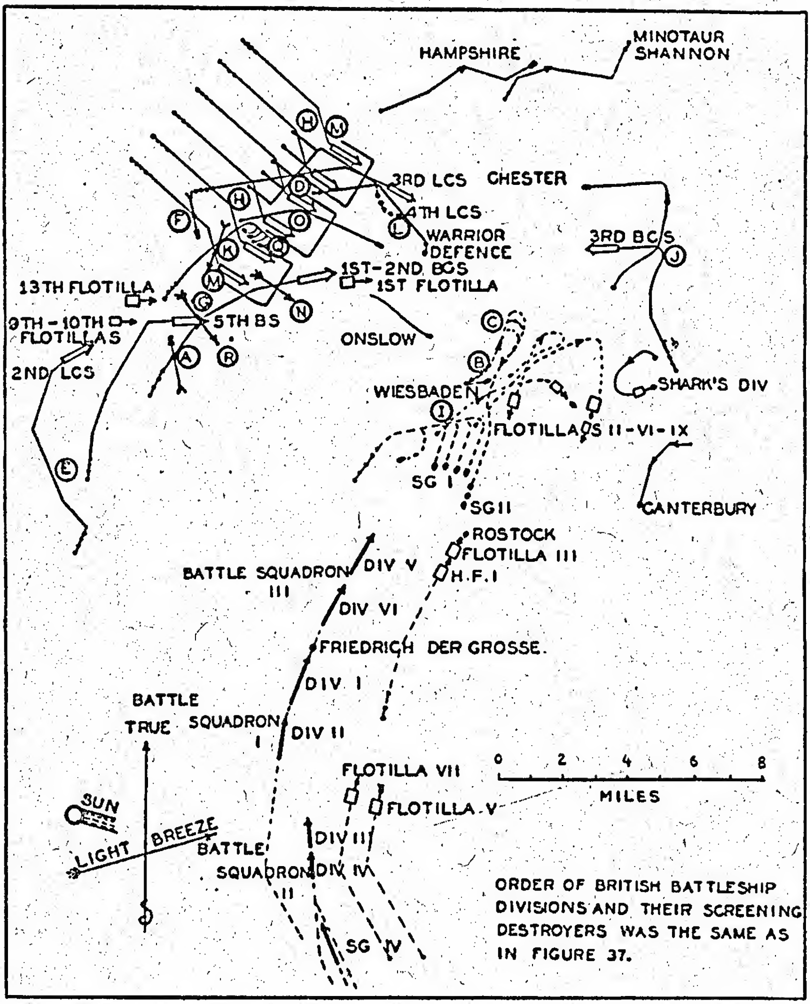
Plan 39: Die Operationen der Zerstörer von 5,55 Uhr bis 6,20 Uhr nachmittags.

grund, in dem Gebiet, das die Engländer treffend mit „Windy Corner" (stürmische Ecke) zu bezeichnen pflegen, waren Massen von Zerstörern und viele kleine Kreuzer in Sicht. Boedicker hatte nun wieder die berühmte Wahl zwischen den zwei Übeln.

Er machte, anscheinend ohne Signal, mit der „Frankfurt" kehrt nach rechts (Plan 39—C und 40—C). Aus den deutschen Übersichtsplänen scheint hervorzugehen, daß „Pillau" und „Elbing" noch etwas über seinen Schwenkungspunkt hinausliefen und dann ebenfalls kehrt machten. Während der Drehung auf den Gegner zu erhielt „Pillau" einen 30,5-cm-Treffer in den vorderen Heizraum. Die Granate krepierte mit furchtbarer Wirkung. Vier Kessel wurden außer Gefecht gesetzt und die Kommandobrücke des Kreuzers zum Teil zerstört. Glücklicherweise blieb die Ruderleitung intakt. „Pillau" konnte noch 24 Seemeilen laufen und verblieb im Verbande der II. Aufklärungsgruppe. Sie war aber von da ab zweifellos eine gewisse Hemmung für Boedicker.

Nach der Kehrtwendung legte die II. Aufklärungsgruppe mit ihren Nebelkästen einen künstlichen Nebelschleier, der sie der Sicht ihres übermächtigen Gegners entzog. Die Ausnutzung des Nebelschutzes geschah vorbildlich. Der Abstand vom Feinde, der um 6 Uhr auf 6500 Meter gesunken war, nahm schnell zu, der Gegner vermochte Treffer nicht mehr zu erzielen (Plan 35—D). Boedicker war es gelungen, seine Gruppe der Vernichtung zu entziehen. Die II. Flottille, die unter ihrem Führerboot „B 98" in zwei Gruppen bei den kleinen Kreuzern gestanden hatte, folgte ihr eine Zeitlang südwärts.

Hipper, der noch auf östlichem Kurs lag, erschien die Lage nachgerade bedenklich. Seine Schiffe waren seit zwei vollen Stunden ununterbrochen im Gefecht. „Lützow" hatte bereits zehn schwere Treffer erhalten, „Derfflinger" sieben, „Seydlitz" vierzehn Treffer der schweren Artillerie und einen Torpedotreffer. Auf „von der Tann" war die gesamte schwere Artillerie ausgefallen. Bei dem ständigen Fahren mit hoher Geschwindigkeit war keine Zeit, die Feuer der für Kohlenheizung eingerichteten Kessel zu reinigen. Die Briten verfeuerten Öl und es zeigte sich nun, daß der Mangel an Ölfeldern doch ein erheblicher Nachteil für die Deutschen war. Hipper beobachtete, daß beiderseits in dem Dunst über dem Meere Mündungsfeuer von Geschützen aufflammten, im Hintergrund waren undeutlich die Silhouetten von vielen Zerstörern und kleinen Kreuzern auszumachen.



Plan 40: 5,55 Uhr bis 6,10 Uhr nachmittags.

Die Marschordnung der britischen Linienschiffs-Divisionen und des ihnen zugeteilten Zerstörer-Schutzes war dieselbe, wie auf Plan 37 angegeben.

Die feindlichen Schlachtkreuzer hielten ihn dauernd unter Feuer, ohne daß er, von den grellen Strahlen der untergehenden Sonne geblendet, ihr Feuer wirksam erwidern konnte.

Er faßte daher um 5.58 Uhr den schweren Entschluß, seine Zerstörer einzusetzen. Der Befehl dazu kam zweifellos zu früh; denn abgesehen von den Schlachtkreuzern des 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwaders und vielleicht den Linienschiffen des 5. Geschwaders waren Großkampfschiffe nicht in Sicht. Hipper befahl den Angriff durch optisches Signal, in der Hoffnung, daß es von einem der Schiffe an Kommodore Heinrich, der zufällig mit der „Regensburg" nicht weit vorlich von „Lützow" stand, weitergegeben würde. Wahrscheinlich hat das Signal die Zerstörerkommandanten nicht rechtzeitig erreicht und daher keinen Einfluß auf ihre Maßnahmen gehabt.

Um 5.59 Uhr machte Hipper an die I. Aufklärungsgruppe das Signal für eine Gefechtswendung nach Steuerbord und ließ Kiellinie auf entgegengesetztem Kurse herstellen. Nach der Übersichtskarte von Groos verzögerte sich die Gefechtswendung um einige Minuten, wahrscheinlich bis etwa 6.02 Uhr. Sie wurde dann etwas anders als geplant ausgeführt (Plan 40—1). Inzwischen kam um 6 Uhr von „Frankfurt" das alarmierende Flaggensignal: „Ich werde von feindlichen Linienschiffen beschossen." Dieselbe Meldung erhielt Scheer gleichzeitig durch Funkspruch (Plan 39—E). Um 6.06 Uhr (Plan 39—L) kam dann noch eine zweite Meldung, die lautete: „Die feindlichen Linienschiffe stehen in 025."

Wir wollen kurz prüfen, wie die verhängnisvolle und irrtümliche Meldung Boedickers entstanden ist. Obwohl er bis auf 6500 Meter an das 3. Schlachtkreuzergeschwader herangekommen war, bestand infolge des über dem Meere lagernden Wasserdunstes, Schornstein- und Pulverrauchs keine Möglichkeit, die Schiffe als Schlachtkreuzer auszumachen. Wer das bekannte Bild: „Invincible" geht ins Gefecht" kennt, mit den dichten Wolken von Schornsteinrauch, begreift, wie der Irrtum Boedickers zustande kam. Er wußte nicht bestimmt, ob es sich um Panzerkreuzer, Schlachtkreuzer oder Linienschiffe handelte. „Elbing" und „Pillau" wollten die Anwesenheit von vier britischen Linienschiffen festgestellt haben. Es ist möglich, daß Boedicker seiner bestimmten Meldung über Linienschiffe die Wahrnehmungen der beiden Schiffe zugrunde gelegt hat. Wir werden später aufzeigen, welche unglücklichen Folgen der Irrtum zeitigte.

Nachdem die II. Aufklärungsgruppe hinter dem künstlichen Nebelschleier aus Sicht gekommen war, gingen die Kampfhandlungen in eine andere Richtung. Hood drehte um 6.04 Uhr hart nach links auf ungefähr 266° (Plan 39—H und 40—J). Vielleicht war seine Absicht, die nach Süden abziehende II. Aufklärungsgruppe zu verfolgen. Vielleicht hatte er das Geschützfeuer im Westen gehört und wollte näher an die britische Schlachtflotte heranschließen. Näher liegt jedoch, daß ihn in erster Linie der Gedanke leitete, er müsse sich mit Beatty vereinigen und ihm Hilfe bringen. Der ihm von Jellicoe gegebene Befehl ließ in dieser Beziehung keine Zweifel aufkommen. Hood mußte sich dessen bewußt sein, daß er dem Befehl, trotz des großen Erfolges bei seinem selbständigen Vorgehen, bislang nicht gerecht geworden war. Der ihn leitende Gedanke ergibt sich, unserer Ansicht nach, einwandfrei aus seinem um 6.12 Uhr an „Falmouth" gerichteten Signal: „Wo steht Beatty?" Hood sah die deutschen Zerstörer. Er mußte sich klar darüber sein, daß ein Kurswechsel nach Westen sein Geschwader der Gefahr, von Torpedos getroffen zu werden, aussetzte. Die Gefahr schreckte ihn aber nicht ab, seinem Oberbefehlshaber so schnell wie möglich zur Hilfe zu eilen und sich in das dichteste Getümmel des Gefechts zu stürzen. Wünschenswert wäre gewesen, daß Hood vollkommen freie Hand gehabt hätte. Wir sind der Ansicht, daß er mehr hätte leisten können, wenn er östlich von den Deutschen geblieben wäre und aus der Stellung, die „Canterbury" zeitweise innehatte, selbständig operiert hätte.

Boedicker stand mit seiner Verkennung der Schiffe des 3. Schlachtkreuzergeschwaders nicht allein. Die XII. Halbflottille unter Kapitänleutnant Lahs verfiel in denselben Fehler. Letzterer war noch nicht im Gefecht gewesen und strebte, wie Scheer schreibt, „den Ernst der Lage erkennend", mit äußerster Kraft zum Angriff auf die vermeintlichen Linienschiffe, die plötzlich in großer Zahl auf nordwestlichem Kurse in Sicht gekommen sein sollten. Die Absicht von Lahs war wahrscheinlich zunächst, die II. Aufklärungsgruppe in der gefahrdrohenden Lage zu entlasten. Gleichzeitig beseelte ihn der glühende Wunsch, den er mit jedem deutschen Zerstörerkommandanten teilte, auf die Schiffe, die er für die britische Schlachtflotte hielt, zum Angriff zu kommen.

Die XII. Halbflottille fuhr in zwei Gruppen geteilt. In der ersten Gruppe standen „V 69" (Führerboot), „S 50" und „V 46". Es waren moderne, schnelle Boote von 34 Knoten Geschwindigkeit, sie

führten sechs Torpedorohre, von denen fünf gleichzeitig nach einer Seite abgeschossen werden konnten. Die Boote liefen bis zu einem Abstand von etwa 6500 Meter an die Schlachtkreuzer heran und schossen vier Torpedos (Plan 34—G). Die Zeit, um welche die Schüsse fielen, und die Schußstellung der Boote zum Ziel sind umstritten. Nach genauer Durchprüfung aller einschlägigen Verhältnisse und besonders aus der Tatsache, daß die Torpedos um 6.12 Uhr nahe bei den Schlachtkreuzern passierten, müssen wir schließen, daß sie um 6.04 Uhr zu der Zeit geschossen wurden, als Hood nach Westen abdrehte. Die deutschen Berichte deuten, freilich unbestimmt, darauf hin, daß sie früher geschossen wurden. Wir können aber nicht annehmen, daß die Zerstörer aus einer so ungünstigen Schußstellung schossen, wie sie bestand, als Hood noch nicht abgedreht hatte.

Von der zweiten aus zwei Zerstörern bestehenden Gruppe, schoß „V 45" einen, vielleicht auch noch mehr Torpedos auf die Schlachtkreuzer (Plan 39—I). „G 37" schoß einen Torpedo auf die unter Führung von Loftus-Jones auf „Shark" heraneilenden britischen Zerstörer (Plan 39—K).

Die XII. Halbflottille kreuzte bei ihrer Rückkehr vom Angriff den Kurs der T-Formationen der angreifenden IX. Flottille. Dieser vorzügliche Verband, geführt von Korvettenkapitän Goehle, hatte zwar schon erheblich in der Zerstörerschlacht um 4.30 Uhr gelitten, war aber nach wie vor voller Kampfesfreude und Angriffslust. Die meisten seiner Boote wurden in einen Nahkampf mit den britischen Zerstörern verwickelt. Nur „V 28", „S 52" und „S 35" schossen auf eine Entfernung von etwa 6000 Meter Torpedos auf die Schlachtkreuzer und zwar vermutlich jedes Boot nur einen Torpedo (Plan 39—M). Bei der Rückkehr von dem Angriff schoß „V 28" um 6.08 Uhr einen zweiten auf die britischen Zerstörer auf etwa 4000 Meter (Plan 39—N). Wahrscheinlich war „Acasta" das Ziel. Etwa um dieselbe Zeit schoß „S 36" zwei Torpedos auf etwa 7500 Meter auf zwei vermeintliche kleine Kreuzer, wobei es sich wahrscheinlich um die auf dem Rückzuge befindlichen Zerstörer „Ophelia" und „Christopher" handelte. Wertvolle Torpedos auf so große Entfernung auf kleine Kreuzer zu schießen, war Verschwendung.

Dicht hinter der IX. Flottille kamen vier Boote der II. Flottille, „G 101", „G 102", „G 103" und „G 104". Es waren die großen Boote von 1660 Tonnen mit einer Armierung von je vier 10,5-cm-

Geschützen und sechs Torpedorohren. Sie wurden im Angriff von den zurücklaufenden deutschen Leichten Kreuzern und Zerstörern sehr behindert. Die Deutschen führten hier anscheinend auch ihrerseits eine Art „Windy Corner" auf. Nur zwei von den Booten sichteten überhaupt „das Linienschiffgeschwader". Nur „G 104" schoß auf etwa 6500 Meter einen Torpedo (Plan 39—Z).

Die übrigen sechs Boote der II. Flottille liefen zum Angriff nach Nordosten an, sie wurden jedoch von Kommodore Heinrich auf „Regensburg" zurückberufen und folgten ihm, sich hinter „G 41" und die XI. Halbflottille setzend. Heinrich griff mit den zusammengerafften Booten die Zerstörerdivision des „Shark" und die „Canterbury" an. Der britische Kreuzer drehte nach Süden ab und schoß sich auf große Entfernung mit „Regensburg" herum. Da die „Canterbury" nach Süden auswich, traf der Angriff der Deutschen gegen 6.04 Uhr auf die Division des „Shark". Ihr Führer, Loftus Jones, hatte sich durch kühne Entschlossenheit und Verantwortungsfreudigkeit bereits einen Namen gemacht. Er war der tapferste von einer Schar von tapferen Männern. Mit „Shark" an der Spitze führend, geriet er bald in das Feuer der stark überlegenen deutschen Zerstörer. Um 6.05 Uhr schoß er einen seiner beiden Torpedos auf die „Regensburg" (Plan 39—J). Als es zum Nahgefecht kam, zerstörte eine Granate seine Ölzufuhrleitung, und „Shark" blieb bewegungsunfähig liegen.

Wenn auch gegen 6.08 Uhr „Canterbury" auf etwa 8000 Meter das Feuer der „Regensburg" auf sich zog, so ließen doch „G 41" und „B 97" von „Shark" nicht ab. Im wilden Nahkampf schossen „B 18", „B 110" und „B 112" und andere Boote der II. Flottille sowie die XI. Halbflottille auf „Canterbury", „Shark" und „Acasta". Die britischen Zerstörer führten je vier 10,2-cm-Geschütze in Mitschiffs-Aufstellung. „Ophelia" verfügte über vier 53-cm-Torpedoausstoßrohre, die anderen britischen Zerstörer jedoch nur über zwei. Das war für die Zerstörerschlacht nachteilig, in der flach eingestellte Torpedos eine Rolle spielen. Die englischen Zerstörer wurden hart bedrängt. Die Übermacht der Deutschen begann über den heldenhaften Widerstand von Loftus Jones obzusiegen, doch wir müssen die Schilderung des heißen Gefechtes hier abbrechen.

Wir wollen aber doch noch feststellen, daß drei der besten deutschen Zerstörerflottillen in einem kritischen Augenblick der Schlacht ihre Kräfte in Gefechten mit kleinen britischen Abteilungen verzettelten. Ihr

Einsatz glich einem Schlag ins Wasser. Mit Schuld daran war die irrtümliche Annahme, daß britische Linienschiffe herannahten. Kein deutscher Führer erkannte, daß es sich nur um Schlachtkreuzer handelte, die bei ihrer hohen Geschwindigkeit ein schlechtes Ziel für Torpedos abgaben. Die Deutschen glaubten mit solcher Bestimmtheit, Linienschiffe vor sich zu haben, daß man unter denselben die „Agincourt" erkannt haben wollte. Dieser Irrtum bestärkte sie noch in ihrer Überzeugung, daß den ersten drei vermeintlichen Linienschiffen mindestens fünf weitere (um ein Geschwader voll zu machen), aber wahrscheinlich die gesamten Linienschiffe der britischen Schlachtlinie folgen würden. Dann freilich wäre das Schießen von Massen von Torpedos seitens der deutschen Zerstörer am Platze gewesen.

Man hätte bei etwas Glück wenigstens schwerwiegende Erfolge gegen das 3. Schlachtkreuzergeschwader erzielen können, aber die Mehrzahl der deutschen Zerstörer ließ sich auch von ihm ablenken und führte ein zweckloses Gefecht gegen englische Zerstörer. Es ist das Verdienst von Loftus Jones, daß er die Masse der deutschen Zerstörer auf seine Division zog, und daß infolgedessen nur neun Torpedos auf die Schlachtkreuzer geschossen wurden. Auch „Canterbury" hat bei der Ablenkung der deutschen Zerstörer mitgewirkt. Später werden wir schildern, wie vorzüglich die neun deutschen Torpedos geschossen waren und wie knapp Hoods Geschwader ihnen entging.

Anscheinend hat nur „von der Tann" Hippers Befehl von 5.59 Uhr, Kiellinie auf entgegengesetztem Kurs, d. h. auf West (257°) zu bilden, befolgt. Die anderen Schiffe gingen auf etwa 195° und befanden sich nun in einer gestaffelten Formation. Hipper hatte offenbar beabsichtigt, sich in die Nähe seines Gros zu begeben. Die anderen drei Schiffe folgten seinen Bewegungen, weil Boedickers Meldungen über feindliche Linienschiffe im Nordosten und der sichtbare Erfolg ihres Geschützfeuers gegen die „Wiesbaden" die aus dieser Richtung drohende Gefahr erkennen ließen. Auch die Konzentration so vieler deutscher Zerstörer gegen die „Shark"-Division und „Canterbury" dürfte bei den deutschen Schlachtkreuzern zu der Annahme beigetragen haben, daß von dort starke feindliche Streitkräfte zu erwarten seien.

Im Norden erschien jetzt als neuer Angreifer ein einzelner britischer Zerstörer. Es war die „Onslow" unter Kapitänleutnant J. C. Tovey, ein Mann, der nicht der Vergessenheit anheim fallen darf. Der unternehmende und umsichtige Offizier hatte sich mit seinem Boot

vorne in Feuerluv von „Lion" gehalten und nach einem Versuch, um 5.10 Uhr zum Angriff zu kommen, auf eine weitere gute Gelegenheit gepaßt, wie es Pflicht jedes Zerstörerkommandanten ist. Er erkannte, daß die „Wiesbaden" nahe bei dem Weg lag, den Beattys Linie nahm. In der Befürchtung, daß sie noch imstande sein werde, ihre Torpedos auf die Schlachtkreuzer zu schießen, lief Tovey um 6.05 Uhr zum Angriff auf sie an.

In dem Moment, als Hipper das Anlaufen der „Onslow" beobachtete, hörte er das Dröhnen schweren Geschützfeuers und sah in dem Dunst hinter dem Zerstörer das Aufblitzen von Schüssen. Neu auftauchende Streitkräfte griffen die „Wiesbaden" an. Es war Arbuthnot, der um 6.20 Uhr mit „Defence" und „Warrior" auf den todwunden Kreuzer zugedreht hatte. „Wiesbaden" bemerkte den Angriff rechtzeitig und eröffnete unerschrocken mit ihren vier 15-cm-Breitseit-Geschützen das Feuer. Ihre Salven lagen gut, der vordere Turm der „Warrior" wurde getroffen. Wahrscheinlich hat noch eine weit größere Zahl ihrer Granaten das Ziel erreicht. Die britischen Panzerkreuzer erwiderten um 6.05 Uhr mit ihren schweren 23,5-cm-Geschützen. Ihr konzentriertes Salvenfeuer war vorzüglich abgestimmt und lag gut. Beide Schiffe deckten das Ziel schon mit der zweiten Salve ein und erzielten eine Reihe von Treffern (Plan 40—L). „Onslow" eröffnete um 6.08 Uhr gleichfalls das Feuer auf eine Entfernung von 3600 Meter (Plan 39—O). Die heroische Verteidigung der tapferen „Wiesbaden" bot ein unvergeßliches tragisches Schauspiel, an das die sagenhaften Taten eines Olaf Trygvesson, Regnier Klaaszoon und Richard Grenville und überhaupt aller bekannten Seehelden nicht heranreichen.

Scheer hatte inzwischen die Lage überdacht. Er sah ein, daß sein Plan, nach dem Skagerrak zu gehen, nicht mehr ausführbar war. Er schreibt:

„Wohl aber mußte damit gerechnet werden, daß die englische Flotte, wenn sie irgendwo in See stand, und darauf ließ die Anwesenheit der angetroffenen Schiffe schließen, am anderen Morgen uns die Schlacht anbieten würde."

Er überlegte daher, welche Maßnahmen zur Abschüttelung der feindlichen leichten Streitkräfte zu ergreifen seien, um die zweifellos zu erwartenden nächtlichen Torpedoangriffe zu vermeiden.

Aus den Überlegungen Scheers geht hervor, daß er nicht ahnte, wie nahe die britische Schlachtflotte war und welchen Vorsprung und Vorteil die Briten damit hatten. Während es Jellicoe nur noch darauf ankam, den Standort der deutschen Linienschiffe festzustellen, erwartete sein Gegner den Kampf erst am nächsten Tage. Das Glück, das dem englischen Oberbefehlshaber während der ganzen Schlacht begünstigte, warf ihm schon vor der Schlacht seine Gaben verschwenderisch in den Schoß.

Scheer ging um 5.55 Uhr mit der Fahrt wieder auf 17 Seemeilen herauf. Die beiden führenden Linienschiffsgeschwader waren jetzt in sich gut geschlossen. Das aus Predreadnoughtschiffen bestehende II. Geschwader stand allerdings noch erheblich weit hinten. Der Platz war für die Schiffe geeignet, da sie mehr eine Belastung als eine Waffe in der Seeschlacht darstellten. Behncke auf „König" drehte allmählich nach rechts gen Nordosten. Gegen 6.10 Uhr lag er direkt auf „von der Tann" zu, deren Abstand um diese Zeit etwa 4800 Meter betrug. Scheer erhielt gegen 6.02 die Meldung Boedickers, daß er von feindlichen Linienschiffen beschossen würde. Behnckes Kurs führte offensichtlich genau in die Richtung, in der die Linienschiffe gemeldet waren. Trotzdem änderte Scheer seine Dispositionen nicht, offenbar im Vertrauen darauf, daß der Chef des III. Geschwaders der Lage, sobald erforderlich, Rechnung tragen werde.

In der Zeitspanne von 5.55 Uhr bis 6.10 Uhr feuerte kein deutsches Linienschiff auch nur einen Schuß. Die deutschen Befehlshaber wurden sich klar über die Gefahr der weit auseinander gezogenen und unregelmäßigen Linie und strebten wieder Konzentration an. Die bald darauf wieder hergestellte Ordnung würde der deutschen Hochseeflotte bei der Begegnung mit der Gand Fleet Überlegenheit verliehen haben, da letztere sich um diese Zeit in einer wirren und unregelmäßigen Formation befand. Leider wurde in der Zeit, als die Wiederherstellung der Ordnung bei den Deutschen erfolgte, die Kampfkraft der II. Aufklärungsgruppe verbraucht und ihre besten Flottillen ihrer Hauptaufgabe durch ein Gefecht ohne Bedeutung entzogen. Schließlich hatte weder Scheer noch Hipper einen auch nur annähernd zutreffenden Überblick über die Gesamtlage. Was noch schlimmer war, beide waren der falschen Überzeugung, die feindliche Linie stände in Nordosten. Diese irrtümliche Auffassung, hervor-

gerufen durch die Meldungen Boedickers, war der Ausgangspunkt für ihre Erwägungen und beherrschte ihre Entschließungen.

Jetzt wäre Gelegenheit für die Luftschiffe gewesen, ihre Daseinsberechtigung zu beweisen. Warum waren sie nicht zur Stelle und ergriffen die nie im Leben wiederkehrende Gelegenheit beim Schopfe? Zwei standen, wie bereits gesagt, ganz in der Nähe. Der anhaltende Donner der schweren Geschütze muß viele Meilen weit zu hören gewesen sein. Rekordzahlen von Funksprüchen erfüllten die Luft, doch keinem der Luftschiffe gelang es, den Schauplatz der Schlacht zu erreichen. Es ist bekannt, daß Scheer während der gesamten Kampfhandlung keinerlei Mitteilung an die Luftschiffe schickte. Wir sind der Ansicht, daß er wenigstens mit „L 14" und „L 21" hätte in Verbindung treten und ihnen befehlen müssen, das Gebiet vor der Flotte abzusuchen. Die Luftschiffe haben die Hochseeflotte an diesem ereignisreichen Tage im Stich gelassen. An diesem Tatbestand ist nichts zu ändern.

Wir wollen jetzt die Vereinigung der britischen Schlachtkreuzerflotte mit ihrer Schlachtflotte schildern. Sie ist reich an bemerkenswerten Vorgängen. „Lion" stand um 5.55 Uhr 6 Seemeilen von „Marlborough" ab in etwa 180°. Die Kurse der beiden Schiffe verliefen etwa rechtwinklig zu einander. Wenn sie diese noch 10—12 Minuten weiter gesteuert hätten, wäre ein Zusammenstoß der von ihnen geführten beiden Verbände unvermeidlich gewesen. Es sollte sich nun erweisen, daß viele Unterbefehlshaber der Grand Fleet kurz entschlossen und schnell handeln mußten, wenn ein allgemeines Chaos vermieden werden sollte. Um richtig handeln zu können, hätten die Unterbefehlshaber wenigstens eine Andeutung darüber, wie die Entwicklung der Grand Fleet beabsichtigt war, erhalten müssen.

Jellicoe fragte um 5.55 Uhr bei „Marlborough" an: „Was haben Sie in Sicht?" Um 6.00 Uhr kam die Antwort (Plan 40—F): „Unsere Schlachtkreuzer peilen SSW (189°), sie steuern Ost (77°). „Lion" führt." Jetzt sah Jellicoe endlich die „Lion" in 5 Seemeilen Abstand mit eigenen Augen. Damit war Art und Zugehörigkeit der vorher von sovielen Schiffen im Süden gemeldeten Streitkräfte endgültig geklärt. Um 6.00 Uhr betrug der Abstand Beattys von der „Marlborough" nur noch 6400 Meter. Noch war Zeit für eine Entwicklung nach SW, sie hätte nur zu Anfang geringe Schwierigkeiten gemacht. Die genaue Peilung der deutschen Linienschiffe war

zwar noch nicht bekannt, man konnte jedoch annehmen, daß sie in einer Peilung etwa zwischen Süd und Ost ständen und einen nördlichen Kurs steuerten. Für Jellicoe war es nicht unumgänglich notwendig, vor Entwicklung der Schlachtlinie ihre Peilung ganz genau zu kennen. Wichtiger für ihn war angesichts der herrschenden Unsichtigkeit die Vereinigung mit seiner Schlachtkreuzerflotte und im Anschluß daran die Entwicklung der gesamten Grand Fleet sich ordnungsmäßig und möglichst schnell vollziehen zu lassen. Bei einer Entwicklung nach Südwest wäre es noch möglich gewesen. Beatty hätte zwar für kurze Minuten die Spitzendivision der Linienschiffe überlappt, aber mit seiner überlegenen Geschwindigkeit den Fehler bald ausgleichen können.

Wenn die Entwicklung zu diesem späten Zeitpunkt auch nicht mehr so günstig gewesen wäre, wie es in Skizze XI dargestellt ist, so hätten doch sowohl Beatty wie Evan-Thomas vorne gestanden und bei ihnen die Hälfte der Leichten Kreuzer und mehr als die Hälfte der Zerstörer. Hinten hätte Hood mit seinen drei Schlachtkreuzern gestanden, ferner die gesamten Panzerkreuzer, die Hälfte der Leichten Kreuzer und eine starke Streitmacht von Zerstörern. Die gesamte Grand Fleet wäre für das Passiergefecht in der Vormarschrichtung Scheers vorzüglich geordnet gewesen. Die einzige Rettung für Scheer wäre gewesen, kehrtzumachen und das Gefecht in Richtung auf Horns Riff zu führen. Seine Spitze hätte dann aus dem wenig kampfkräftigen und langsamen II. Geschwader bestanden, sowie den veralteten kleinen Kreuzern und den Torpedobooten alter Konstruktion. Das Ergebnis wäre unseres Erachtens unter diesen Umständen unvermeidlich eine Niederlage der Hochseeflotte geworden.

Aber das sollte nicht sein. An den Signalrahen der „Iron Duke" wehte weder das Signal zur Entwicklung noch ein Signal, das Jellicoes Absichten über die spätere Entwicklung kund tat. Die Befehlshaber der Verbände blieben nach wie vor auf Vermutungen angewiesen. Wir wollen hoffen, daß sie dabei das richtige trafen.

Beatty sichtete die „Marlborough" und ihre Division um 5.56 Uhr (Plan 40—A). Anscheinend war er der Überzeugung, daß Jellicoe die Flotte nach Osten entwickeln würde. In diesem Falle mußte er mit höchster Fahrt an allen britischen Linienschiffen vorbei nach der Spitze aufdampfen. Er änderte daher um 6.00 Uhr Kurs auf etwa 62° (Plan 40—G) und bald darauf auf Ost (77°). Der Kurs-

wechsel in Richtung auf die I. Aufklärungsgruppe zu, fiel zusammen mit Hippers spontanem Abwenden vom Feinde. Er führte daher nicht, wie Beatty wohl angenommen hatte, zum Nahgefecht. Die Bewegung Beattys entlang der Front der ganzen englischen Schlachtlinie war ein außerordentlich gefährliches Unternehmen. Eine Flotte, die über Schlachtkreuzer verfügt, muß diese an eines der Enden der Schlachtlinie bringen, ehe der Kampf mit der feindlichen Linie beginnt. Sonst laufen sie Gefahr, von den feindlichen Linienschiffen vernichtet zu werden und maskieren obendrein das Feuer der eigenen Linie. Die britische Schlachtlinie war 6 Seemeilen lang. Um diese Strecke zurückzulegen, waren allergünstigsten Falles 40 Minuten erforderlich. Kamen die britischen Schlachtkreuzer während dieser Zeit unter das Feuer der deutschen Linienschiffe, so blieb ihnen nur die Wahl zwischen Vernichtung oder Flucht durch die eigene Linie hindurch. Letztere hätte aber sicherlich Kollisionsgefahr, größtes Durcheinander und kritische Momente herbeigeführt. Beatty war, wie wir später auseinander setzen werden, so sehr vom Glück begünstigt, daß ihm die Wahl zwischen den verschiedenen Übeln erspart blieb.

Um 6.01 Uhr signalisierte Jellicoe an Beatty: „Wo steht die feindliche Schlachtflotte?" Eine Minute darauf warf er seine 6 Linienschiffdivisionen gleichzeitig auf Kurs Süd (167°) herum. (Plan 40—H) Übermäßige hohe Fahrt war nicht mehr notwendig. Er ging daher mit der Schlachtflotte auf 18 Seemeilen Fahrt herunter. Das erleichterte den einzelnen Schiffen das Aufschließen, um bei der Entwicklung der Schlachtlinie, was dringend notwendig war, genau auf Position zu sein. Viele Schiffe waren weit hinter ihre Position zurückgesackt. Um 5.58 Uhr begann das 4. Leichte Kreuzergeschwader zu sammeln (Plan 40—D), was ebensogut schon früher hätte geschehen können. Immerhin machte der Umstand, daß es auf das am weitesten links stehende Schiff sammelte, das Gebiet vor der Front der Flotte bis zu einem gewissen Grade frei. Sämtliche Zerstörer blieben zunächst aber noch als Unterseebootssicherung auf die Linienschiffe verteilt.

Um 6.05 Uhr machte die „Marlborough" Signal: „Das 5. Geschwader peilt SW (212°)." (Plan 40—K). Eine Minute später machte Beatty die lakonische Mitteilung: „Die feindlichen Schlachtkreuzer peilen SO (122°)." Obwohl er in seinem dienstlichen Bericht angibt, daß zu dieser Zeit nur drei feindliche Schlachtkreuzer, dichtauf gefolgt von Linienschiffen der Königklasse, in Sicht waren, er-

wähnt er letztere, was doch am wichtigsten war, überhaupt nicht. Das ist um so merkwürdiger, als Jellicoe um 6.01 Uhr gerade nach ihrem Standort gefragt hatte. Jellicoe erfuhr erst 8 Minuten später etwas über die deutschen Linienschiffe. Diese Feststellung soll keine Kritik an Beatty selbst sein, sondern nur darauf hinweisen, daß sein Stab keine geeignete Organisation für die Erstattung von Fühlungshalter-Signalen besaß. Selbstverständlich kann ein Befehlshaber in der Schlacht dieser wichtigsten Aufgabe aller detachierten Streitkräfte nicht selbst seine Aufmerksamkeit widmen. Aber er sollte einen besonderen Offizier beauftragen, möglichst oft Nachrichten über den Feind abzusenden, ohne bei kritischen Situationen gebunden zu sein, dem Befehlshaber bzw. Chef des Stabes vorher davon Meldung zu machen.

Eine Dezentralisation der Aufgaben des Stabes ist unseres Erachtens für die gesicherte Abwicklung des Nachrichtendienstes ebenso notwendig, wie die Dezentralisation der verschiedenen Gefechtsaufgaben an Bord eines großen Schiffes in der Schlacht.

Wir bewundern aufrichtig die Organisation des optischen Signalwesens der Grand Fleet. Besonders gefällt uns die kurze Formulierung der Signale und die Schnelligkeit, mit der sie von Schiff zu Schiff weiterliefen. Auch die Funkspruch-Übermittelungen ließen an Schnelligkeit nichts zu wünschen übrig, Mißverständnisse kamen nur in geringer Zahl vor. Während zweier Kriegsjahre war der Nachrichtendienst auf eine Höhe gekommen, die heute wohl kaum wieder erreicht ist, trotz vieler technischer Verbesserungen.

Jellicoe war eigentlich um 6.06 Uhr über alles im Bilde mit Ausnahme des Standortes der geheimnisvollen deutschen Linienschiffe, die Beatty zwar sah, aber verschwieg. Der Oberbefehlshaber hielt es anscheinend aber für unerläßlich, ihre Peilung zu erfahren, bevor er das Signal zur Entwicklung der Flotte gab. Unter gewöhnlichen Umständen und bei guter Sichtigkeit wäre das auch sicherlich wünschenswert gewesen, aber im vorliegenden Falle hätte er unbedenklich annehmen können, daß Scheer hinter Hipper stand. Die Meldung Goodenoughs, die deutschen Schlachtkreuzer befänden sich südwestlich von ihren Linienschiffen, muß ihn doch beirrt haben. Er scheint auf eine Berichtigung dieser Meldung bzw. auf eine neue Meldung Goodenoughs gewartet zu haben. Leider hatte sich das 2. Leichte Kreuzergeschwader um 5.55 Uhr mit 26 Seemeilen Fahrt von den Deutschen entfernt. Um 6.03 Uhr ging Goodenough in einem Abstande von

über 18000 Meter wieder auf parallelen Kurs mit dem deutschen Gros. Inzwischen hatte er um 6 Uhr einen Funkspruch abgesandt, der besagte, daß die deutsche Schlachtflotte (es hätte besser geheißen, die deutschen Linienschiffe oder Schlachtlinie) aus Sicht sei und Goodenough selbst im Gefecht mit den deutschen Schlachtkreuzern. Das konnte eine Bestätigung seiner früheren Meldung bedeuten, die Schlachtkreuzer ständen südwestlich ihrer Linienschiffe. Die Meldung Goodenoughs, die deutschen Linienschiffe seien aus Sicht, war natürlich an sich zutreffend. Die Schwierigkeit lag in der Auslegung derselben. Die Ursache für das Aussichtkommen der Deutschen war das Aussichtlaufen des 2. Leichten Kreuzergeschwaders. Jellicoe konnte dagegen aus der Meldung folgern, die Deutschen seien infolge einer ihrerseits vorgenommenen Kursänderung aus Sicht gekommen. Die Behauptung Goodenoughs, er befinde sich im Gefecht mit den deutschen Schlachtkreuzern, mußte Verwunderung erregen, da er etwa 13000 Meter von ihnen abstand und nur über 15-cm-Geschütze verfügte. Möglicherweise lag ein Chiffrierfehler zugrunde. Jellicoe mußte den Eindruck bekommen, daß Goodenough jetzt nahe bei Hipper stehe, und daß etwas ganz Außergewöhnliches geschehen sei; denn nur dann geraten Leichte Kreuzer ins Gefecht mit Schlachtkreuzern.

Wir müssen offen aussprechen, daß die Leichten Kreuzergeschwader Jellicoe in der kritischen Zeit nicht von Nutzen gewesen sind. Um zutreffende Nachrichten vom Feinde zu erhalten, wäre der rücksichtslose Einsatz von einigen Schiffen des Leichten Kreuzertyps erforderlich gewesen. Lag es nicht auch an Jellicoe und Beatty selbst, daß ihre Leichten Kreuzer nichts geleistet haben und nicht einmal kurz vor der Entwicklung zur Schlacht Nachrichten über den Feind liefern konnten? Die Briten selbst hatten doch den nützlichen Schiffstyp der Leichten Kreuzer erfunden und waren vor allen anderen Seemächten Schrittmacher bei seiner Entwicklung geblieben. Die Führer der Leichten Kreuzer dienten ferner doch wirklich lange genug und unter kriegsmäßigen Verhältnissen in der Grand Fleet. Man hätte erwarten können, daß ihre Schulung und Ausbildung eine bessere gewesen wäre. Wir fühlen uns verpflichtet, dies festzustellen, obwohl wir volles Verständnis auch für die Schwierigkeiten des Dienstes eines Kreuzerkommandanten haben. Arbuthnot versuchte die Aufgabe eines Führers Leichter Kreuzer durchzuführen, aber er vergaß darüber, daß er Schiffe eines ganz anderes Typs befehligte. Wir hätten gewünscht,

daß Tyrwhitt mit seinem geschulten Verbande von Leichten Kreuzern bei Skagerrak anwesend gewesen wäre, vielleicht hätte er gezeigt, was Leichte Kreuzer leisten können.

Um 6.06 Uhr änderte Jellicoe mit der Schlachtflotte Kurs auf SO (122°). Der Kurs lag einen Strich mehr nach links als sein alter Kurs SOzS (134°). Die Linienpeilung der Führerschiffe der Divisionen war noch NOzO (44°), so daß die Flaggschiffe der 1. und 2. Division nach der Kursänderung einen Strich vorlicher als querab von „Iron Duke" standen, während die der 4., 5. und 6. Division einen Strich achterlicher als querab von ihr standen.

Um 6.08 Uhr ließ Jellicoe seine Zerstörer Aufstellung gemäß Flottendisposition Nr. 1 nehmen (Plan 40—O). Auf das Signal sollten zwei Flottillen des Unterseebootschutzes bei dem Ostende der Schlachtlinie und eine bei dem Westende der Linie sammeln. Das Signal war das erste Anzeichen dafür, daß Jellicoe beabsichtigte, die Entwicklung der Flotte nach Osten vorzunehmen. Mit anderen Worten, er war entschlossen, die Schlachtlinie zunächst in Richtung von Helgoland weg statt auf Helgoland zu bilden zu lassen. Der Entschluß raubte Jellicoe die letzte Möglichkeit, die Hochseeflotte zu überraschen. Beatty hatte vor ihm versucht, die Deutschen nach Osten zurückzuschlagen bzw. zu treiben, anstatt sie nach NW in die Arme Jellicoes zu locken. Jellicoe schickte sich jetzt an, den ersten Schachzug mit der Masse seiner Linienschiffe in der Richtung vom Feinde ab, statt auf den Feind zu zu machen. Auf diese Weise konnte er ihn weder überraschen, noch ihm den Rückzug abschneiden.

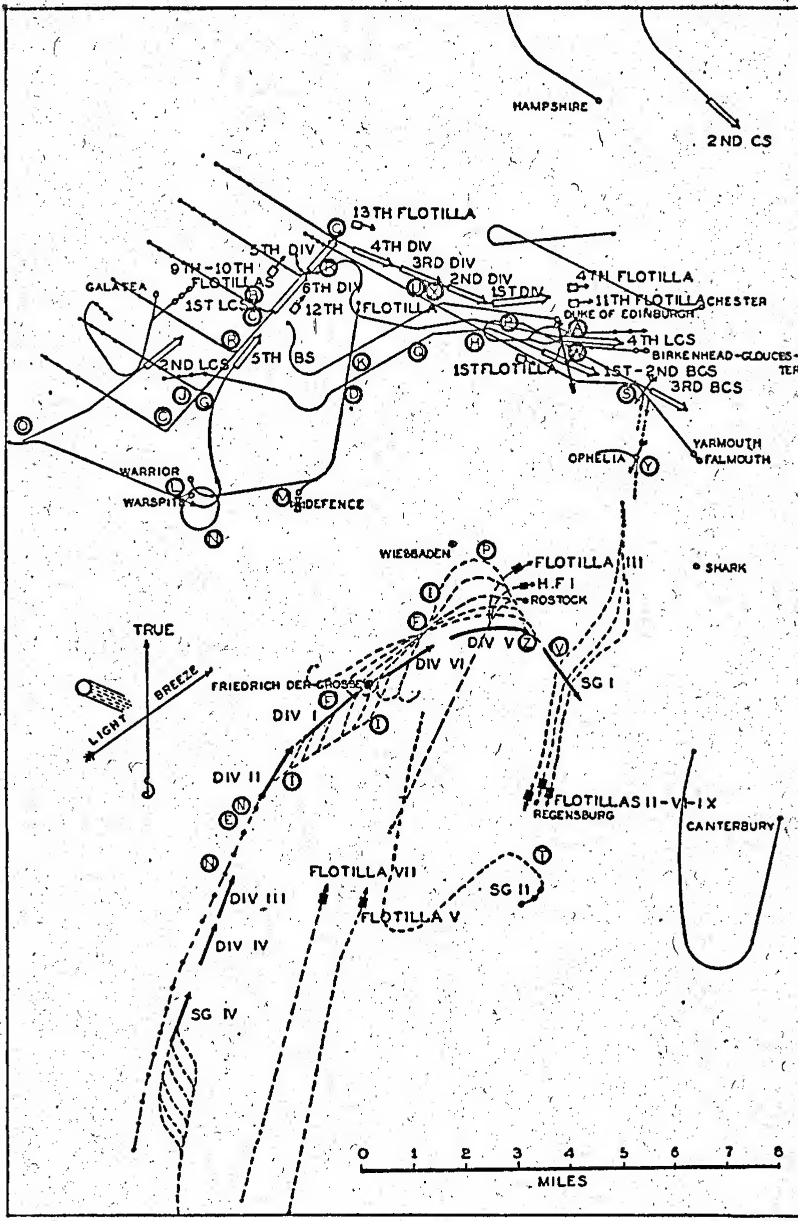
Das Signal an die Zerstörer war ein Flaggensignal. Es dürfte von einer Reihe von Zerstörern wiederholt sein, so daß eine Anzahl der britischen Befehlshaber das Signal ablesen und daraus einen Schluß auf die Absichten des Oberbefehlshabers ziehen konnten. Weit besser wäre gewesen, Jellicoe hätte der gesamten Flotte seine Absichten kundgetan. Das hätte durch ein Flaggensignal in wenigen Minuten geschehen können.

Obwohl Jellicoe durch sein Signal an die Zerstörer seinen Plan für die Entwicklung der Flotte angedeutet hatte, wartete er immer noch mit dem Ausführungsbefehl für die Entwicklung der Flotte, weil er vorher über die Peilung der deutschen Linienschiffe unterrichtet sein wollte. Nur ein einziger Verband der Flotte war in der Lage, ihm darüber Auskunft zu geben, nämlich das 5. Linienschiffgeschwader.

Seine Schiffe hatten bei der wechselnden Sichtigkeit häufig genug die deutschen Linienschiffe in dem herrschenden Dunst in Sicht gehabt. „Valiant" hatte sogar um 6 Uhr und fünf Minuten später auch „Malaya" Torpedos auf sie geschossen. Da letztere 16500 Meter bis zum Ziel zurücklegen mußten, waren sie vergeudet. Um 6.06 Uhr sichtete „Barham" die „Marlborough"-Division. In dem Glauben, dieser Verband sei die Spitze der in langer Kiellinie fahrenden Flotte, versuchte Evan-Thomas die ihm zugewiesene Stellung vor demselben zu erreichen. Er ging daher um 6.07 Uhr auf Kurs Ost (77°), was seinen Abstand von den Deutschen rasch verringerte. Um 6.10 Uhr meldete die „Barham" (Plan 40—R) an Jellicoe: „Feindliche Schlachtflotte in SSO (145°)." Die Meldung wurde mit Flaggen und durch Funkspruch gemacht. Nachdem sie gerade abgesandt war, wiederholte Jellicoe um 6.10 Uhr seine dringende Anfrage an Beatty: „Wo steht die feindliche Schlachtflotte?"

Inzwischen hatte Hipper das 3. Schlachtkreuzergeschwader, das auf ihn zukam, gesichtet. Da es schon ziemlich nahe war, machte er mit seinen Schlachtkreuzern eine gleichzeitige Wendung auf Kurs von etwa 15°. Einzelne seiner Schiffe feuerten anscheinend noch auf Beatty. „Lion" erhielt um 6.09 Uhr einen Treffer in das Vorschiff, der einen großen Brand entfachte.

Gegen 6.10 Uhr waren die Leichten Streitkräfte in ihrer Mehrzahl auf dem Wege zu ihren Stellungen im Rahmen der Schlachtlinie. Das 2. Kreuzergeschwader stand weit rechts und sammelte etwa 10 Seemeilen nordöstlich der Linienschiffdivisionen. Das 4. Leichte Kreuzergeschwader hatte bereits gesammelt und marschierte vor dem 2. Linienschiffgeschwader. Dort fand sich auch das 3. Leichte Kreuzergeschwader ein. Die 4. und 2. Flottille versuchten mit hoher Fahrt von den Linienschiffen freizukommen und auf der linken Flanke der Linie zu sammeln. „Defence", „Warrior" und „Duke of Edinburgh" vom 1. Kreuzergeschwader dampften mitten zwischen den feindlichen Linien. Besonders letzteres Schiff rauchte derart aus allen Schornsteinen, daß es einen langen Rauchschleier hinter sich her zog. „Black Prince" war anscheinend im Westen aus Sicht gekommen. Einige englische Berichte sagen allerdings, sie hätte bei Arbuthnot gestanden. Die 12. Flottille rannte bei dem Versuch, ihre Station westlich von den Linienschiffen zu erreichen, rechtwinklig in die 1. Flottille hinein, sie mußte stoppen und mit den Maschinen rückwärts-



Plan 41: 6,10 Uhr bis 6,30 Uhr nachmittags.

schlagen, um einen Zusammenstoß mit den Schlachtkreuzern zu vermeiden. Das 1. Leichte Kreuzergeschwader kam in bedrohlicher Weise unklar von der Linie der Schlachtschiffe (Plan 40—Q). Es hatte keine Versuche gemacht, dem Befehl, „Torpedos zu schießen", nachzukommen. Das Verhalten Alexander-Sinclairs läßt sich wohl am besten nach seinem Signal an Napier um 6.02 Uhr beurteilen. Es besagte: „Ich habe Befehl, mit den Schlachtkreuzern in Fühlung zu bleiben. Hier herrscht dicke Luft. Was soll man tun?" Eine Antwort auf dies sonderbare Signal erhielt er nicht.

Beattys Schlachtkreuzer dampften mit höchster Fahrt und erfüllten den Zwischenraum zwischen den beiden sich bekämpfenden Flotten mit dicken Rauchschwaden. Man findet keine Worte, um das Chaos zu beschreiben, das bei der Vereinigung der beiden englischen Flotten in dem „Windy Corner" herrschte. Ein englischer Offizier schreibt darüber: „In den 10 Minuten, als wir die Front der Schlachtflotte kreuzten, wurden Manöver mit unseren Schiffen notwendig, von denen kein Seemann bis dahin zu träumen gewagt hätte." Daß in diesem Durcheinander keine Kollisionen vorkamen, ist nur der hervorragenden Seemannschaft der britischen Kommandanten zu danken.

Um 6.14 Uhr (Plan 41—B) erhielt Jellicoe aus zwei verschiedenen Quellen endlich Nachricht über den Standort der geheimnisvollen deutschen Linienschiffe. Beatty meldete, daß sie SSW (189°) peilten. Etwa in demselben Augenblick traf von Evan-Thomas Meldung von 6.10 Uhr ein, die besagte, sie peilten SSO (145°). Unmittelbar darauf ließ Jellicoe mittels Flaggensignal und Funkspruch die Entwicklung der Schlachtflotte ausführen (Plan 41—C). Sein Plan war recht umständlich. Die 1. Division unter Vizeadmiral Jerram sollte einen Strich Kurs nach links ändern auf SOzO (44°). Die übrigen 5 Divisionen sollten 7 Strich nach links Kurs ändern auf NOzO (44°). Dadurch entstand in etwa 3 Minuten eine lange Kiellinie von 20 Schiffen, die 44° steuerten, während die 1. Division als Spitzendivision die Linie in Richtung 112° um weitere 4 Schiffe verlängerte. Sobald die Schiffe der langen Kiellinie an dem Schwenkungspunkt angelangt waren, mußten sie 6 Strich nach rechts in das Kielwasser der 1. Division schwenken. Ein Blick auf Plan 41 läßt die Art und Weise erkennen, wie sich die Linienschiffe zur Gefechtskiellinie entwickelten.

Die Art der Entwicklung hatte zwei schwerwiegende Nachteile. Obwohl es darauf ankam, die Hochseeflotte zu überraschen, steuerte die große Masse der Linienschiffe für eine beträchtliche Zeit vom Feinde weg, statt auf ihn zu. Ferner blieb das 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwader lange Zeit in der Schußlinie der britischen Linienschiffe. Der Rauch der Schlachtkreuzer maskierte in hohem Maße das Feuer der Linienschiffe. Aber wenn es nun einmal notwendig erschien, die Linie nach Osten zu entwickeln, war diese Art bei den bestehenden Verhältnissen noch die beste.

Die Briten mußten schwer dafür büßen, daß sie es nicht verstanden, die überwältigende Übermacht ihrer Linienschiffe schnell ins Gefecht zu bringen. Beatty und auch Hood hatten die Deutschen gezwungen, sich wieder zu konzentrieren. Jellicoe gab ihnen nunmehr Gelegenheit, mit ihrer konzentrierten Streitmacht über vereinzelte britische Verbände herzufallen und sie zu überwältigen. Letztere waren, durch die bei der Entwicklung entstandene Unordnung einzeln fahrend, der Gefahr der Vernichtung preisgegeben. Die Briten hatten noch Glück, daß die Zahl der Verluste dabei nicht größer wurde.

Wie wir gesehen haben, ließ Hipper um 6.10 Uhr die I. Aufklärungsgruppe eine gleichzeitige Wendung auf entgegengesetzten Kurs machen und dann Kiellinie bilden. „von der Tann", die etwas abseits von den anderen Schiffen stand, führte die Wendung nach Backbord, statt nach Steuerbord aus. Die Initiative von Kapitän z. S. Zenker ist zu begrüßen, denn sie gestattete ihm, den Anschluß und seine Position wieder zu erreichen. Behncke steuerte mit lobenswerter Initiative mit Kurs etwa 57° direkt auf „Lützow" zu. Als die Schlachtkreuzer ihre Wendung ausgeführt hatten, stand „König" etwa 2300 Meter hinter „von der Tann". Die Konzentration der Deutschen war also um 6.15 Uhr geglückt, gerade zu einer Zeit, als Jellicoe die Entwicklung seiner Flotte vollziehen ließ. Um 6.14 Uhr signalisierte Boedicker an Heinrich, er solle die „Wiesbaden" durch einen Zerstörer in Schlepp nehmen lassen. Der Vorfall ist insofern interessant, als er zeigt, daß bei den Deutschen ein älterer Offizier einem jüngeren, auch wenn er ihm nicht direkt unterstand, wenn notwendig Befehle geben konnte. Dieses Prinzip der Unterordnung hat unseren vollen Beifall.

Als um 6.15 Uhr die britische Entwicklung begann, kamen das 5. Linienschiffgeschwader und das 1. Kreuzergeschwader in die Zwangs-

lage, aus verschiedenen Richtungen mit scharf konvergierenden Kursen auf die Deutschen zuhalten zu müssen. Die jetzt gut konzentrierte Hochseeflotte überschüttete beide Verbände erbarmungslos mit schwerem Geschützfeuer. Wir wollen nun eine Zeitlang abschweifen und das Schicksal der beiden genannten Verbände verfolgen. Evan-Thomas auf „Barham" hatte nur die 6. von „Marlborough" geführte Division ausmachen können. Er glaubte, daß dieser Verband die Spitze der britischen Linie sei. Um sich zur Einnahme seiner vorgeschriebenen Stellung vor den genannten Verband zu setzen, mußte er einen Kurs steuern, der scharf auf die Deutschen zu führte. Das brachte ihn in eine außerordentlich gefährliche Lage. Gegen 6.15 eröffnete „Kaiserin" bei unsicherer Beleuchtung auf etwa 10 000 Meter das Feuer (Plan 41—E). Um 6.18 Uhr bemerkte Evan-Thomas, daß die britische Entwicklung nach NO vor sich ging. Er beschloß, nach Backbord kehrt zu machen, um sich nunmehr hinter die 6. Division zu setzen. „Barham" begann die Schwenkung, „Valiant" folgte im Kielwasser. „Warspite" begann, wahrscheinlich absichtlich, die Schwenkung zu früh und drehte in den Drehkreis der „Valiant" hinein. „Malaya" war an Backbord dicht längsseit von „Warspite", offenbar absichtlich zu früh drehend, um dem deutschen Feuer zu entgehen, wie es ihr auch schon früher geglückt war. Gegen 6.19 Uhr legte der Kommandant der „Warspite", Kapitän z. S. Phillpotts, das Ruder vorübergehend von links nach rechts über, um von „Malaya" freizukommen. Dabei blieb das Ruder auf 20° Steuerbord festgeklemmt liegen. Das war die Folge eines Treffers der „Kaiserin" (Plan 41—L). Die Explosion einer 30,5-cm-Granate im Hinterschiff hatte eine Schottwand und die Rudermaschine aus ihrer Lage verschoben. Das Schiff drehte schnell nach rechts und entging nur um Haaresbreite einer schweren Kollision mit „Valiant", die sicherlich den Verlust beider Schiffe zur Folge gehabt hätte. „Warspite" drehte schnell weiter auf die Deutschen zu und wurde mit einem Hagel von Geschossen eingedeckt. Einer ihrer Offiziere schreibt darüber:

„Der Lärm der krepierenden Granaten war so groß, daß in dem Kommandoturm niemand die Befehle des Kommandanten verstehen konnte. Dazu kam, daß der Navigationsoffizier, von dem Mündungsfeuer unserer Geschütze geblendet, vorübergehend nichts mehr sah. Schließlich mußte der Kommandant selbst die Maschinentelegrafen und Sprachrohre bedienen. Er sah bald ein, daß nur noch durch

Weiterdrehen nach Steuerbord das Hineinrennen in die deutsche Linie vermieden werden konnte."

Granate auf Granate schlug in die „Warspite" ein. Ihr Panzer wurde ein über das andere Mal durchschlagen. Ihre Aufbauten wurden zum Wrack, aber kein Geschoß fand eine Stelle, wo es dem Schiff ans Leben gegangen wäre. Zwei Umstände waren die Rettung für „Warspite". Einmal die Tatsache, daß sie mit 25 Seemeilen Geschwindigkeit hart drehte und so die deutschen Salven ausmanövrierte. Treffer wurden reine Glückssache. Ferner die Tatsache, daß dieser hervorragende Schiffstyp so außerordentlich stark gebaut war. Nach Jane's Fightingships gehört die „Warspite"-Klasse auch heute noch zu den bestgelungenen Linienschiffen der Königlichen Marine.

Gegen 6.15 Uhr schlugen auch Salven bei der 6. britischen Linienschiffdivision ein. „Prinzregent Luitpold" feuerte auf ein Schiff, das er als zur „King George V."-Klasse gehörig erkannt haben wollte. Möglicherweise war es „Marlborough", die dem Aussehen nach als Schwesterschiff von „King George V." gelten kann. Wahrscheinlich ist auch, daß für das 5. Linienschiffgeschwader bestimmte Salven zu weit lagen und bei der 6. Division einschlugen. Tatsache ist, daß „Hercules" um 6.16 Uhr von einer Salve eingedeckt (Plan 41—J) und „Colossus" beinahe von einer Salve getroffen wurde, die offensichtlich für das 5. Geschwader bestimmt war. Um 6.17 Uhr sichtete „Marlborough" das 3. Geschwader und feuerte 7 Salven in 4 Minuten auf eins seiner Schiffe (Plan 41—J). Wahrscheinlich blieben letztere ohne Treffergebnis. Der Kurs der 6. Division führte vom Feinde weg; um 6.21 Uhr verstummte daher vorläufig das nur noch zeitweise aufflackernde und unwirksame Feuer.

Wir haben bereits gehört, daß Arbuthnot mit „Defence" und „Warrior" anlief, wahrscheinlich um „Wiesbaden" zu vernichten, ehe sie Torpedos auf die britische Schlachtlinie schießen konnte. Der tapfere Admiral war so erpicht darauf, den kleinen Kreuzer unschädlich zu machen, daß er für nichts anderes, sei es auf britischer, sei es auf deutscher Seite, Augen hatte. Um 6.15 Uhr passierte er so dicht vor dem Bug der „Lion", daß sie mit hart Ruder nach links abdrehen mußte, um den bevorstehenden Zusammenstoß zu vermeiden (Plan 41—D). Arbuthnot sah auch die deutschen Schlachtkreuzer, die nahe voraus vor ihm standen, nicht. Wohl sah aber „Lützow" die beiden, mit hoher Fahrt anlaufenden britischen Panzerkreuzer. Zunächst

wollte man nicht glauben, daß es feindliche Kreuzer waren, die sich so nahe heranwagten. Um 6.16 Uhr eröffnete dann Kapitän z. S. Harder das Feuer auf 6800 Meter. „Derfflinger", der lange nicht gefeuert hatte, fiel ein. „Großer Kurfürst", „Markgraf", „Kronprinz" und „Kaiser" folgten (Plan 41—J). Die schwere und mittlere Artillerie feuerten. Letztere legte Sperrfeuer, durch das Arbuthnot hindurch mußte. Die beiden Panzerkreuzer befanden sich im Mittelpunkt eines wahren Wirbelsturms von Geschossen. Um 6.20 Uhr flog „Defence" in die Luft, nachdem zwei Salven der „Lützow" sie hintereinander getroffen hatten (Plan 39—Y und 41—M). Die Munitionskammer ihres vorderen Turmes war explodiert. Nicht ein Mann ihrer tapferen Besatzung überlebte die Katastrophe.

Das Drama der Vernichtung der „Defence" machte einen tiefen moralischen Eindruck. Es hatte sich in voller Sichtweite fast der gesamten Grand Fleet zugetragen und viele Augenzeugen haben es in lebhaften Farben beschrieben. Ein Offizier der „Warspite" schreibt:

„Dann sah ich etwas, was ich nie vergessen werde. Als wir gerade auf etwa 900 Meter querab von ihr waren, wurde sie von einer schweren Salve eingedeckt. Eine kleine Flamme zuckte auf, und es war, als ob ihre Bordwände nach allen Seiten auseinanderplatzten. Eine riesige Stichflamme und eine enorme Rauchsäule erhoben sich danach. Ihre Masten und Schornsteine flogen in verschiedene Richtungen auseinander, und dann war alles vorüber. Man konnte nur noch eine große Rauchwolke sehen, deren Spitze von einem dunklen Gegenstand gebildet wurde, der wie ein Geschütz aussah. Als sich nach 30 Sekunden der Rauch verzog, sah man 5 Sekunden lang den Schiffsboden, der schnell in den Fluten verschwand. Soweit ich es beobachten konnte, trieb auch nicht die Spur eines Wrackstückes mehr an der Oberfläche."

„Warrior" war der „Defence" dichtauf gefolgt. Sie wurde wiederholt getroffen, hatte aber das Glück, daß ihre Munitionsräume unversehrt blieben. Sie entkam schwerbeschädigt nach Westen in Richtung des 5. Linienschiffgeschwaders. Merkwürdig bleibt, daß Kapitän z. S. Molteno angibt, er habe nie mehr als drei deutsche Schiffe gesehen, die auf ihn feuerten, er habe daher keine genügenden Unterlagen gehabt, um Meldung über den Feind zu machen, was, wie er hinzufügt, die vornehmste Aufgabe jedes Kreuzers ist. Während des

Gefechtes hat er nur auf „Wiesbaden" gefeuert. Er behauptet, er habe ihr den Rest gegeben.

Während die Deutschen „Defence" und „Warrior" erledigten, unterhielten die britischen Linienschiffe in Ermangelung von ihnen gleichwertigen Zielen ein wildes, konzentriertes Feuer auf die zerfetzte aber heroisch sich wehrende „Wiesbaden". Auch das 3. Leichte Kreuzergeschwader beschoß den hilflos daliegenden Kreuzer. „Falmouth" schoß auf 4500 Meter einen Torpedo, der aber offenbar nicht traf. Auf der „Wiesbaden" wehte immer noch stolz die deutsche Kriegsflagge, und sie wehrte sich so gut sie konnte, bis alle Geschütze außer Gefecht waren. Der Kommandant, Kapitän z. S. Reiß, war zu einer unbekannt gebliebenen Zeit gefallen. Der erste Offizier, Kapitänleutnant Berger, hatte das Kommando übernommen und setzte das Gefecht fort.

Gegen 6.17 Uhr stand die I. Aufklärungsgruppe in Kiellinie hinter „Lützow", die „Wiesbaden" ansteuerte (Plan 41—1). Zur selben Zeit wendete Behncke mit dem III. Geschwader zugleich um 2 Strich nach links, so daß „König" nun ebenfalls den außer Gefecht gesetzten Kreuzer ansteuerte (Plan 41—1). Er konnte nun Hipper sofort Hilfe leisten, falls letzterer auf überlegene feindliche Streitkräfte stoßen sollte.

Wir wollen nun prüfen, wie die Lage vom Standpunkt Scheers aus gesehen erschien. Er hatte um 6.02 Uhr erfahren, daß die II. Aufklärungsgruppe von feindlichen Linienschiffen beschossen wurde. Eine zweite Meldung von Boedicker um 6.10 Uhr besagte, daß die feindlichen Linienschiffe sich im Quadrat 025 befänden und „Wiesbaden" manövrierunfähig im Quadrat 024 liege. Scheer wußte, daß das 5. Linienschiffgeschwader im Nordwesten stand. Die neu im Nordosten aufgetauchten feindlichen Streitkräfte mußten, wenn sie Linienschiffe waren, mindestens die Stärke eines Geschwaders von acht Schiffen haben. Es lag aber nahe, daß die gesamte britische Schlachtflotte dahinter stand. Die deutsche Schlachtlinie lief genau in die Richtung auf den Standort der neu gemeldeten feindlichen Streitmacht. Es war logisch, anzunehmen, daß letztere stark überlegen sei. Die Art, wie die Deutschen sich ihr näherten, war also sehr ungünstig.

Scheer war ein Mann von ungewöhnlichen Eigenschaften. Er war außerordentlich kaltblütig und ließ sich nie aus der Ruhe bringen. Seine Art, zu denken und zu handeln, war unkompliziert und erfaßte sofort das Wesentliche. Viele Schriftsteller haben versucht, ihm hoch-

fliegende und weitschauende Pläne zuzuschreiben. Sie haben Scheer falsch beurteilt und sich getäuscht. Er war fast derselbe Charakter wie unser General Grant. In einem Brief an den Verfasser äußert er sich folgendermaßen: „Im Verlauf der Schlacht bekommt der Führer in Anbetracht der großen Gefechtsentfernungen kein klares Bild der Lage. Er muß nach seinen Eindrücken handeln und fühlen." Wir müssen uns Scheer vorstellen, als er die Meldungen Boedickers bekam. Die Nachrichten vom Feinde lauteten klar und bestimmt, ließen aber viele Schlußfolgerungen zu. Ein Eindruck überwog jedoch und beherrschte Scheer, über eins war er sich völlig klar: Die II. Aufklärungsgruppe war in Gefahr und „Wiesbaden" bedurfte der sofortigen Hilfe. Nachdem er beobachtet hatte, daß Behncke um 6.17 Uhr auf den Gegner zudrehte, faßte er eine Minute später den Entschluß, der nach seinen eigenen Worten lautete: „Ich wendete mit der Flotte um 2 Strich nach Backbord, um näher an die II. Aufklärungsgruppe heranzukommen und der „Wiesbaden" zu helfen."

Das I. Geschwader befolgte seinen Befehl nicht wörtlich. Um diese Zeit stand nämlich „Friedrich der Große" an der Stelle, wo die lange Kiellinie sich zwei Strich nach rechts bog. Anstatt im Kielwasser des III. Geschwaders zu folgen, behielt das Flottenflaggschiff seinen Kurs bei, der ungefähr derselbe war wie der des III. Geschwaders nach Behnckes gleichzeitiger Wendung um 2 Strich. Das I. Geschwader blieb im Kielwasser von „Friedrich der Große". So wurde erreicht, was Scheer gewollt hatte. Das II. Geschwader führte den Befehl wörtlich aus.

Entgegengesetzt der furchtbaren Greuelpropaganda, die gegen die deutsche Marine während des Krieges von ihren Feinden geführt wurde, bestand zwischen ihren Offizieren und Mannschaften aufrichtige Kameradschaft, die das höchste Lob verdient. Im schärfsten Gegensatz zu der oft wiederholten Behauptung, die deutschen Offiziere, zu Wasser und zu Lande, hätten ihre Leute zwecklos zur Schlachtbank getrieben, offenbarte sich bei Skagerrak der wahre Sachverhalt. Treue Anhänglichkeit, Zusammenhalt und Selbstaufopferung beherrschten den Geist von Offizieren und Mannschaften. Wieder und wieder und mit unerschütterlicher Tapferkeit eilten Befehlshaber und Kommandanten ihren bedrängten Kameraden zur Hilfe. Oftmals gingen sie in ihrem Bestreben, Kameraden zu retten, sogar zu weit und setzten für ein einzelnes Schiff oder ein paar Leute zuviel aufs Spiel. Offensichtlich

bauten sich Geist und Moral der Hochseeflotte auf dem Grundsatz kameradschaftlichen Zusammenhaltens und der gegenseitigen Hilfsbereitschaft auf. In dieser Beziehung stand die deutsche Marine groß da.

Beatty steuerte, nachdem er um 6.15 Uhr von dem 1. Kreuzergeschwader freigekommen war, nordöstlichen Kurs weiter. Die Panzerkreuzer hatten Beattys Feuer maskiert, so daß „Lion" eine Zeitlang die Fühlung mit dem Feinde gänzlich verlor. Einige der anderen Schlachtkreuzer feuerten gelegentlich Salven ohne Treffergebnis auf die I. Aufklärungsgruppe. Eine deutsche Salve, die wahrscheinlich „Warrior" zugedacht war, deckte um 6.19 Uhr „Princeß Royal" ein. Zwei Granaten waren Volltreffer und zerstörten ihren Turm X völlig. „Princeß Royal" behauptet, sie hätte die beiden Treffer um 6.22 Uhr erhalten. Um diese Zeit war sie jedoch keineswegs in Deckpeilung mit „Warrior".

Während der Gefechte zwischen 6.10 Uhr und 6.20 Uhr griffen zwei kleine britische Zerstörer die I. Aufklärungsgruppe mit Torpedos an. Es waren „Onslow" und „Acasta". Wir haben „Onslow" verlassen, als sie die außer Gefecht gesetzte „Wiesbaden" angriff.

Nachdem Kapitänleutnant Tovey 58 Schuß aus seinen 10,2-cm-Geschützen auf den Kreuzer abgegeben hatte, erspähte er im Süden edleres Wild. Die Wendung der I. Aufklärungsgruppe auf NO brachte an ihrer Backbordseite die „Onslow" auf etwa 1000 Meter in eine ausgezeichnete Torpedoschußstellung. Tovey erkannte sofort die vom Himmel gesandte Gelegenheit für einen Angriff auf die Schlachtkreuzer. Er lief bis auf 7300 Meter an, warf dann in guter Schußstellung die „Onslow" herum, um das Ziel Steuerbord querab zu bringen und gab Befehl zum Losmachen der Torpedos. Damals konnte der Offizier von der Brücke aus die Torpedorohre noch nicht mittelst elektrischer Übertragung in Schußstellung bringen, ebensowenig die Torpedos durch Druck auf einen Kontaktknopf los machen. Beim Abschießen der Torpedos entstand eine unliebsame Verzögerung. In demselben Augenblick gewahrten die Deutschen die Gefahr, und „Lützow" eröffnete Feuer mit ihrer Mittelartillerie. Als der erste Torpedo das Rohr verließ, krepierten auch schon die ersten beiden 15-cm-Granaten im vorderen Heizraum der „Onslow" (Plan 39—S). Das war um 6.13 Uhr nachmittags.

Nach den beiden Treffern war „Onslow" in Dampfwolken eingehüllt, was das Schießen weiterer Torpedos verhinderte. Tovey

bekam die Meldung, alle Torpedos seien abgeschossen, und kehrte zur „Wiesbaden“ zurück. Nachdem er festgestellt hatte, daß noch drei Torpedos vorhanden waren, schoß er kurz entschlossen einen Torpedo auf 3200 Meter auf die „Wiesbaden“ (Plan 39—U). Er explodierte unter der Kommandobrücke der „Wiesbaden“. Der junge, findige Unterleutnant R. L. Moore, der bei allen diesen Ereignissen eine Rolle gespielt hatte, machte seinen Kommandanten auf die lange Linie von Linienschiffen hinter den deutschen Schlachtkreuzern aufmerksam. „Onslow“ stand Backbord voraus von ihnen nur 7300 Meter ab. Die Gelegenheit war zu gut, um ausgelassen zu werden. Schon um 6.18 Uhr — die Ereignisse überstürzten sich — wurden die beiden letzten Torpedos in Richtung auf die deutschen Linienschiffe auf den Weg geschickt (Plan 39—W). Mit der Zeit hatte „Onslow“ noch drei Treffer erhalten, ihr Frischwassertank wurde durchlöchert, das Wasser lief aus, und die Maschinen konnten nur noch wenig Umdrehungen machen. Das tapfere kleine Schiff entkam langsam aus dem Schußbereich seiner zahlreichen Gegner. Einer seiner Torpedos lief um 6.25 Uhr als Oberflächenläufer an „Kaiser“ vorbei. Über den zweiten wird nichts berichtet. Wenn auch der Erfolg ausblieb, so sind doch die Unternehmungen der „Onslow“ eine der kühnsten Taten der großen Seeschlacht und ein Vorbild zur Nacheiferung. „Onslow“ wurde, wie später berichtet werden wird, von „Defender“ in Schlepp genommen und nach vielen Abenteuern auf der Fahrt sicher in den Hafen gebracht.

Wir werden jetzt die Erlebnisse der „Acasta“ bringen und dabei auch der tapferen „Shark“ gedenken. Wir verließen die vier Zerstörer unter dem Kommando von Loftus Jones, als sie, von der „Canterbury“ unterstützt, mit weit überlegenen deutschen Zerstörern unter Kommodore Heinrich auf „Regensburg“ im Gefecht waren. „Shark“ war schwer beschädigt. „Acasta“, selbst zweimal getroffen, wollte ihrem schwerverwundeten Kameraden zu Hilfe kommen. „Ophelia“ und „Christopher“ zogen sich unbeschädigt auf das 3. Schlachtkreuzergeschwader zurück. Die Verteidigung der „Shark“ mutet wie ein Heldengedicht an. Sie lag still und bewegungsunfähig auf dem Wasser, ohne Hoffnung, der Vernichtung zu entgehen, und wehrte sich mit echt britischer Bulldoggenhartnäckigkeit bis zu ihrem Ende. Nur ein Geschütz war intakt geblieben. Es wurde von den wenigen Überlebenden, dem Seekadetten T. Smith und zwei Matrosen, J.

Howell und C. Hope, bedient. Der leicht am Bein verwundete Kommandant leitete das Feuer. Bei ihm stand sein Bootssteurer William Griffin, bereit, seine Befehle auszuführen. Der Versuch, den Reservetorpedo zu laden, mißglückte, da die Luftpatrone von einem Treffer zerstört wurde.

Gegen 6.15 Uhr näherte sich „Acasta". Ihr Kommandant, Kapitänleutnant J. O. Barron, rief, ob er helfen könnte. Jones antwortete, wie einer seiner Leute in seiner Redeweise es wiedergibt, mit: „Don't get sunk over us." (Lassen Sie sich unseretwegen nicht auch noch erledigen.) Als „Acasta" sich widerstrebend zurückzog, kamen die Deutschen bis auf etwa 500 Meter heran. Gegen 6.18 Uhr schoß „G 41" einen Torpedo, der wahrscheinlich vorbeiging (Plan 29—U). Granate auf Granate traf das kleine Schiff, das sich mit seinem letzten Geschütz verteidigte. Allmählich zogen sich die deutschen Zerstörer zurück, in dem Glauben, „Shark" werde gleich sinken. So bekam Loftus Jones eine kurze Atempause, ehe sich der Vorhang für den Schlußakt der „Shark"-Tragödie hob.

Barron sah, nachdem er „Shark" verlassen hatte, daß die deutschen Schlachtkreuzer zurückkehrten. Er lief sofort wieder zum Angriff an, obwohl er durch viele Treffer in der Geschwindigkeit herabgesetzt war. Um 6.20 Uhr schoß er in 4500 Meter Abstand einen Torpedo auf „Lützow" (Plan 39—X). Diesmal wurde der tapfere Zerstörer mit Treffern überschüttet. Einer zerstörte die Ruderleitung, ein anderer richtete im Maschinenraum viel Unheil an. Glücklicherweise konnte die „Acasta" noch so viel Fahrt laufen, daß sie, wenn auch langsam, aus dem Gefecht entkam. Ihre Maschinen kamen gerade auf dem Wege der britischen Schlachtflotte zum Stillstand. Da sie zu weiteren Leistungen unfähig war und ihr Bug schon tief eingetaucht im Wasser lag, sammelte sich die Besatzung auf dem Heck und brachte jedem der passierenden Linienschiffe drei Hurras aus. Die wackere Haltung der Besatzung rief ein begeistertes Echo seitens der Mannschaften der Linienschiffe hervor. „Acasta" und Barron hatten sich tapfer geschlagen.

Kommodore Heinrich sammelte inzwischen die II., VI. und IX. Flottille und begab sich mit hoher Geschwindigkeit nach Südwesten, bereit zu weiteren Angriffen. Damit endete auch der Kampf für „Canterbury", die um 6.17 Uhr einen einzigen Treffer durch eine 10,5-cm-Granate erhalten hatte, die nicht explodierte. Sie lief darauf nach

Süden und kam auf große Entfernung ins Gefecht mit der II. Aufklärungsgruppe. Die deutschen Kreuzer führten trotz ihrer Überzahl das Gefecht nur lau.

Hinter dem Schauplatz der Kämpfe um „Onslow" und „Acasta" vereinigten sich Beatty und Hood. Letzterer hatte auf seine Anfrage nach „Lion" keine Antwort von „Falmouth" bekommen, seine Aufmerksamkeit wurde nun durch andere Dinge in Anspruch genommen, bei denen es um die Sicherheit seines Geschwaders ging. Um 6.13 Uhr liefen eine Anzahl deutscher Torpedos aus südlicher Richtung genau auf seine Schiffe zu. „Invincible" heißte das Signal „Nicht folgen", stoppte und drehte hart nach Steuerbord ab (Plan 39—R und 41—A). Entweichende Dampfwolken zeigten an, daß ihre Sicherheitsventile in Tätigkeit getreten waren. Kurz darauf sichteten auch „Indomitable" und „Inflexible" anlaufende Torpedos. „Indomitable" drehte mit höchster Fahrt hart nach Steuerbord ab, „Inflexible" drehte nach Backbord auf die Torpedolaufbahnen zu. Es gelang den Schiffen wie durch ein Wunder, den Torpedos auszuweichen. „Indomitable" sichtete im ganzen 5 Torpedos, „Invincible" 3. Wahrscheinlich haben die Deutschen 9 Torpedos auf das Geschwader geschossen. Nicht weniger als 5 Torpedos wurden nur ganz knapp vermieden, ein sechster lief unter „Invincible" durch. Die Deutschen schossen vorzüglich, sie hatten aber kein Glück. Glück gehört nun einmal zum Torpedoschießen. Für die Richtigkeit dieses Satzes kann der Verfasser, der 1912 selbst Torpedobootkommandant war, sich verbürgen.

„Invincible" nahm um 6.15 Uhr wieder Fahrt auf und ging auf westlichen Kurs. Die anderen beiden Schiffe folgten in Kiellinie. Hood lief 20 Seemeilen Fahrt. Gegen 6.17 Uhr kam die „Lion" genau recht voraus in Sicht. Das war ein großer Glückszufall. Hood schwenkte sofort nach Steuerbord auf Gegenkurs (Plan 41—H) und führte sein Geschwader mit einem tadellosen Manöver in eine Position 3 Seemeilen vor „Lion". Hood hatte sich glänzend bewährt.

Hiermit schließen wir die Beschreibung der Ereignisse und Gefechte, die sich bis 6.20 Uhr auf dem weitausgedehnten Schlachtfelde abspielten.

XV.

Die Schlachtlinien treffen aufeinander

6.20 Uhr bis 6.55 Uhr nachmittags

Viele spannende Begebenheiten fallen in die 6.20 Uhr beginnende 10-Minuten-Periode. Die britische Schlachtflotte selbst befand sich während des größten Teils der Zeit nicht im Gefecht. Denn ihre hintenstehenden Divisionen liefen vom Feinde ab. Die vornestehenden steuerten zwar einen mit dem der Hochseeflotte konvergierenden Kurs, bei den herrschenden Beleuchtungsverhältnissen war die Entfernung für erfolgversprechendes Artilleriefeuer aber noch zu groß. Außerdem wurden sie behindert durch das 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwader, die „Duke of Edingurgh" und Massen von Zerstörern, die ihre Gefechtsstation auf der linken Flanke der Schlachtlinie zu erreichen suchten. Alle diese Schiffe und Fahrzeuge liefen hohe Fahrt und erfüllten das Schußfeld mit dichten Rauchwolken ihrer Schornsteine. Die Gefechte in dieser Zeitspanne waren Nahkämpfe zwischen der geschlossen fahrenden Hochseeflotte und einzelnen britischen Abteilungen.

Als das Ruder der „Warspite" klemmte, ergab sich für die Deutschen die Gelegenheit für einen großen Erfolg. Eine große Anzahl deutscher Linienschiffe konzentrierte, die Gelegenheit, ein britisches Großkampfschiff zu vernichten, schnell erfassend, ihr Feuer auf letzteres. Wie erinnerlich hatte „Kaiserin" die „Warspite" bereits einige Minuten lang beschossen. Um 6.20 Uhr fiel „Friedrich der Große", bald darauf „König", „Helgoland", „Ostfriesland" und „Thüringen" mit ein (Plan 41—N). Die Schußentfernungen lagen zwischen 9000 und 14000 Meter. Schwere und mittlere Artillerie kamen zur Verwendung. Auf den ersten Blick erschien es ausgeschlossen, daß ein noch so starkgebautes Schiff unter dem Feuer von sechs Linienschiffen bei so geringen Schußentfernungen schwimmfähig bleiben konnte. Wenn

man die Bedingungen, unter denen geschossen wurde, prüft, so erhellt jedoch, daß die deutschen Artillerieoffiziere hinsichtlich der Feuerleitung vor einer schwierigen Aufgabe standen. Einmal beschrieb das Ziel mit 25 Seemeilen Fahrt einen großen Kreis, Entfernung und Seitenverbesserung dabei richtig anzuwenden, war unmöglich, selbst wenn beide genau ermittelt waren. Ferner konnten bei einem gleichzeitigen Schießen von sechs Schiffen auf dasselbe Ziel und aus verschiedenen Richtungen die Salvenaufschläge der einzelnen Schiffe nicht auseinander gehalten werden. Schließlich erschwerte auch noch der Umstand, daß die „Warspite" vollständig in Rauchwolken eingehüllt war, das Treffen des Zieles. Es blieb also nichts übrig, als ein begrenztes Gebiet unter Massenfeuer zu halten, in der Hoffnung, daß ein Prozentsatz der Schüsse treffen würde.

Eins von den Linienschiffen schoß nicht weniger als 20 Salven auf die „Warspite". Daraus ist zu ersehen, daß Treffen reine Glückssache war. Der britische, dienstliche Bericht gibt zu, daß „Warspite" während der ganzen Schlacht 13 schwere Treffer erhalten hat. Der erste Offizier des Schiffes gibt in seinem Bericht Einzelheiten über eine noch größere Anzahl von Treffern. Halten wir an den 13 Treffern des Admiralitätsberichtes fest und nehmen wir an, daß „Warspite" vor 5.35 Uhr bereits 4 Treffer erhalten hatte, so kommen wir auf 9 schwere Treffer in der Zeit nach 5.35 Uhr. Sicherlich kamen dazu noch viele 15-cm-Treffer. Der Kommandoturm, die Geschütztürme und die Maschinenräume blieben intakt. Den größten Schaden verursachten einige Wasserlinientreffer durch Wassereinbrüche in das Schiff, die seine Geschwindigkeit auf 16 Seemeilen herabsetzten. Seine nicht gepanzerten Überwasserteile waren völlig zum Wrack geschossen. Auffallend bleibt, daß die Anzahl der Toten und Verwundeten nur 33 betrug.

Der erste Offizier der „Warspite" schreibt:

„Die Leute benahmen sich einfach prachtvoll und waren alle guter Stimmung. Was meine Person anbetrifft, so war mir die Sache nicht gerade angenehm und ging mir, obwohl ich alle Hände voll zu tun hatte, sehr auf die Nerven. Tausendmal schlimmer muß es für die Leute gewesen sein, die nichts zu tun und nur abzuwarten hatten, was geschehen würde. Der Gefechtslärm war furchtbar, in den unteren Decks konnte man sich nicht mehr verständigen und das Schlimmste war, daß man dort nicht wußte, was eigentlich los war."

Nachdem „Defence" in die Luft geflogen war, wechselten die Schiffe, die auf sie geschossen hatten, Ziel auf „Warrior". Der Panzerkreuzer wurde von mindestens fünfzehn schweren und sechs 15-cm-Granaten durchsiebt. Unterwassertreffer waren die Ursache, daß seine Maschinenräume überflutet wurden und verlassen werden mußten. Da die Absperrventile offen blieben, drehten sich die z. T. unter Wasser befindlichen Maschinen noch eine Zeitlang weiter. Das reichte hin, um „Warrior" gegen 6.30 Uhr an „Warspite" vorbei aus dem Gefecht zu bringen. „Warrior" zählte hundert Tote und Verwundete. Kapitän z. S. Molteno und seine tapfere Besatzung begannen nun einen langen und schweren Kampf, um ihr Schiff schwimmend zu erhalten. Am nächsten Morgen ist die „Warrior" gesunken, wie wir später berichten werden. Die Besatzung wurde von „Engadine" übergenommen.

Die „Duke of Edinburgh", die viele, unregelmäßige und nicht mehr feststellbare Kurse steuerte, war zeitweise ebenfalls von Salvenaufschlägen umgeben. Letztere waren allerdings wahrscheinlich für andere Schiffe bestimmt. Es gelang ihr unversehrt zu entkommen. Sie gelangte schließlich in eine Position Backbord vorlich von „Lion". Gewaltige Rauchwolken entströmten ihren Schornsteinen, die das Feuer der britischen Linienschiffe stark behinderten. „Black Prince", das vierte Schiff des 1. Kreuzergeschwaders, ist wahrscheinlich auch im Feuer gewesen und es kann sein, daß sie schwer dabei beschädigt wurde. Zutreffendes läßt sich darüber nicht mehr feststellen, jedenfalls ist sie bei dieser Gelegenheit nicht zum Sinken gebracht worden, was zunächst angenommen wurde.

Das 2. Leichte Kreuzergeschwader verblieb an der Queue der britischen Schlachtlinie. Goodenough meldete um 6.20 Uhr, die deutsche Schlachtlinie peile SSO (145°) und steuere NO (32°) (Plan 41—o). Dem 1. Leichten Kreuzergeschwader war der Durchbruch durch die Schlachtlinie, um seine Station zu erreichen, nicht gelungen. Es dampfte nun nach vielem Hin und Her und großem Zeitverlust im Feuerlee der Linie nach der linken Flanke der Schlachtlinie. „Galatea" fiel infolge einer Maschinenhavarie zurück. „Inconstant" übernahm die Führung des Geschwaders.

Nachdem wir gesehen haben, wie es an der Queue der britischen Schlachtlinie aussah, wollen wir nun die folgenschweren Vorgänge an ihrer Spitze schildern. Nachdem Hood seine Kehrtschwenkung aus-

geführt hatte, drehte er einige Striche auf den Feind zu, mit der Absicht, sich auf südöstlichem Kurse quer vor seine Spitze zu legen. Um 6.20 Uhr eröffnete er aus der Stellung fast recht vor der I. Aufklärungsgruppe das Feuer auf letztere (Plan 41—P). Beatty erhöhte um 6.21 Uhr seine Fahrt auf 26 Seemeilen und eröffnete ebenfalls von neuem das Feuer auf die deutschen Schlachtkreuzer. „Lion" und „Princeß Royal" feuerten nur zeitweilig, „Tiger" und „New Zealand" gelang es jedoch 7 bzw. 11 Salven anzubringen. Beatty änderte um 6.25 Uhr Kurs auf Südost und folgte im Kielwasser Hoods. Hood ging eine Minute später auf 20 Seemeilen Fahrt herunter. Offenbar wollte er Beatty Gelegenheit geben, sich vorzusetzen und die Führung zu übernehmen. Beatty meldete um 6.27 Uhr, die deutsche Linie peile Süd (167°) und das am nächsten stehende Schiff sei 7 Seemeilen entfernt. Augenscheinlich traf die Meldung mehr auf den Standort der Schlachtkreuzer als auf den der Linienschiffe zu.

Napier führte das 3. Leichte Kreuzergeschwader nach Feuerluv von dem 3. Schlachtkreuzergeschwader ins Gefecht. Schade war, daß „Birkenhead" und „Gloucester" dabei den Anschluß an ihr Geschwader verloren. Napier verstärkte die gegen die I. Aufklärungsgruppe bereits bestehende, gewaltige Feuerkonzentration durch das Feuer der 15,2-cm-Batterien der „Yarmouth" und „Falmouth". Beide Kreuzer schossen außerdem um 6.25 Uhr je einen Torpedo auf die Schlachtkreuzer (Plan 41—S). „Falmouth" wurde von einer 15-cm-Granate, die wahrscheinlich von „Derfflinger" stammte, getroffen. Sie zerstörte die Sprachrohrleitung nach dem Vortopp. Eine rikochettierende Granate traf ihr Achterschiff. Die beiden Leichten Kreuzer entkamen aber dem Feuer mehrerer deutscher Schlachtkreuzer und Linienschiffe im wesentlichen unbeschädigt. Napier hatte kühn und geschickt geführt. Die „Ophelia" schoß um 6.29 Uhr einen Torpedo auf etwa 7300 Meter auf die deutschen Schlachtkreuzer.

Nach und nach kamen auch die britischen Linienschiffe ins Gefecht. Um 6.24 Uhr trat zunächst das letzte Schiff der Linie, die „Agincourt", aus dem Rauch der Schiffe Beattys heraus und eröffnete mit ihrer starken Batterie von vierzehn 30,5-cm-Geschützen das Feuer auf einen der deutschen Schlachtkreuzer (Plan 41—R). Eine Minute später folgte „Bellerophon" von der 4. Division. Es scheint, daß die Salven der beiden Schiffe sehr langsam und mit häufigen Unter-

brechungen gefeuert wurden. Treffergebnisse wurden nicht erzielt. Die britische Schlachtlinie befand sich in beträchtlicher Unordnung. Daran war letzten Endes Beatty schuld. Um nicht zu nahe an die deutschen Linienschiffe heranzukommen, sah er sich seit 6.15 Uhr gezwungen, die Spitzendivision seiner Schlachtlinie scharf anzusteuern. Selbstverständlich machte er dadurch das Schußfeld nicht annähernd so schnell frei, als wenn er einen zu dem Entwicklungskurs parallelen Kurs gesteuert hätte, was sich aus Plan 41 ergibt. Hätte er geraden Kurs von seiner 6.15-Uhr- nach seiner 6.30-Uhr-Position gesteuert, so hätte er die 1. Division besser frei bekommen als auf seinem gekrümmten Kurs. Er befürchtete aber offensichtlich, in diesem Falle das konzentrierte Feuer der deutschen Schlachtschiffe auf sich zu ziehen, von dessen Wirkung er in dem Fall „Defence" kurz vorher eine Probe gesehen hatte. Jellicoe ging um 6.26 Uhr mit der Fahrt seiner Linienschiffdivisionen auf 14 Seemeilen herunter, um den Schlachtkreuzern das Aufdampfen zu erleichtern, und das Freimachen des Schußfeldes zu beschleunigen (Plan 41—U). Das plötzliche Heruntergehen mit der Fahrt um 4 Seemeilen brachte die lange Kiellinie, in der 24 Linienschiffe standen, naturgemäß in Unordnung. Die hintenstehenden Linienschiffe liefen auf ihre Vorderleute auf. Viele gingen auf 8 Seemeilen Fahrt herunter, andere mußten sogar ihre Maschinen stoppen, um Zusammenstöße zu vermeiden. Dazu kam noch, daß Jerram um 6.26 Uhr sich gezwungen sah, um 2 Strich von dem Feinde abzudrehen. Auch dieses Manöver war notwendig, um Beatty den Weg frei zu machen. Rauch und Dunst verhinderte alle Linienschiffe, abgesehen von den zwei genannten, geeignete Ziele für ihre Artillerie zu erfassen. Die meisten nahmen „Wiesbaden" unter Feuer, die mit ihrem letzten Geschütz den übermächtigen Gegnern antwortete. Nun wollen wir prüfen, wie es auf der deutschen Seite aussah.

Von 6.21 Uhr ab lagen „Lützow" und „Derfflinger" unter schwerem Feuer. Um 6.25 Uhr wurde es sehr wirksam. Das Feuer des 3. Schlachtkreuzergeschwaders machte Hipper am meisten zu schaffen. Da seine Mündungsfeuer recht voraus aufflammten, sah Hipper sich gezwungen, von 6.20 Uhr ab (Plan 41—P) die Spitze nach und nach auf Südost abzubiegen, um den Feind Backbord querab zu bekommen. Behncke schloß sich dieser Bewegung an. Um 6.30 Uhr stand er dicht hinter „von der Tann" in ihrem Kielwasser.

Während des Abdrehmanövers litten die an der Spitze stehenden

deutschen Schlachtkreuzer erheblich unter dem feindlichen Feuer. Um 6.25 Uhr notiert Leutnant v. d. Decken im achteren Kommandostand des „Derfflinger": „Schwerer Treffer vorne auf „Lützow". Das Schiff brennt. Rauchentwicklung stark." Groos schreibt: „Von 6.26 Uhr ab wurde „Lützow" wieder und wieder nahe am Bug getroffen." Der Artillerieoffizier der „Invincible" behauptet, mehrere Treffer auf „Lützow" erzielt zu haben. Admiral Hood rief zu ihm hinauf: „Ihr Schießen liegt sehr gut. So schnell wie möglich feuern. Jeder Schuß ist ein Treffer." Wahrscheinlich ist, daß „Lützow" zwischen 6.26 Uhr und 6.29 Uhr vier schwere Treffer erhielt, während auf „Derfflinger" um 6.26 Uhr ein Treffer einschlug (Plan 41—V).

Die Deutschen konnten das britische Feuer nur schwach oder überhaupt nicht erwidern. Sichtigkeit und Sichtweite in nördlicher Richtung waren äußerst gering. Nur die aufblitzenden Mündungsfeuer waren ringsum zu sehen. Ihr einziger Treffer war um diese Zeit ein 30,5-cm-Zufallstreffer im vorderen Heizraum des Zerstörers „Defender", der noch dazu Blindgänger war. Die Spitze einer 28-cm-Panzergranate landete ferner in der Offiziersmesse des Zerstörers „Attack" und blieb, ohne etwas ausgerichtet zu haben, Erinnerungsstück für die Offiziere. „Defender", selbst schwer beschädigt, nahm die vollständig gefechtsunfähige „Onslow" in Schlepp. Die gesamten Zerstörerflottillen der deutschen Aufklärungsstreitkräfte einschließlich „Regensburg" nahmen nach ihrem wenig glücklichen Vorstoß um 6.05 Uhr, der zu einem Schlag ins Wasser wurde, wieder Aufstellung im Feuerlee der I. Aufklärungsgruppe. „Rostock" mit der III. Flottille und der I. Halbflottille, im ganzen 11 Boote, dampfte bis zur 4. Division zum Angriff auf. Eine Zeit lang hatte es den Anschein, als ob die II. Aufklärungsgruppe wieder ins Gefecht kommen würde. Boedicker griff um 6.23 Uhr die „Canterbury" aufs neue an. Drei Minuten später erhielt „Frankfurt" einen 15,2-cm-Treffer. Boedicker setzte das Gefecht gegen den einzelfahrenden britischen Kreuzer nicht fort und drehte nach Süden ab, als er sah, daß die Schlachtkreuzer dorthin drehten. Er stand um 6.30 Uhr 4 Seemeilen südlich von Hipper, anstatt recht voraus von ihm zu stehen. Aus dieser Position hätte er dem Angriff der „Falmouth" und „Yarmouth" entgegentreten können. Die leistungsfähige II. Aufklärungsgruppe spielte während der Tagschlacht keine Rolle mehr und hielt sich wahrscheinlich aus Besorgnis für die havarierte „Pillau" ziemlich abseits. Es wäre

richtiger gewesen, letztere zu detachieren und mit „Frankfurt“ und „Elbing“ allein an den Kampfhandlungen teilzunehmen.

Um 6.25 Uhr erhielt Scheer eine wichtige Mitteilung vom Chef der V. Flottille. Nach Aussage der Gefangenen vom Zerstörer „Nomad“ sollten sechzig große, feindliche Schiffe in der Nähe sein, darunter zwanzig moderne Linienschiffe und sechs Schlachtkreuzer. Die Gefangenen hatten offenbar die märchenhaften Aussagen schon vorher, kurz nach ihrer Rettung, also vielleicht um 5.35 Uhr gemacht. Es kam aber darauf hinaus, daß sie ihr fantastisches Garn zum Nutzen und zur Information der Deutschen gesponnen hatten. Denn als Scheer um 6.25 Uhr davon hörte, war ihre Weissagung der Verwirklichung schon recht nahe.

Jellicoe heißte um 6.29 Uhr ein Signal, das nach scharfer Offensive aussah: „Treffenweise unter Aufrechterhaltung der Formation auf Kurs SSO schwenken.“ Danach sollten die Schiffe der Gefechtslinie mit ungeraden Nummern gleichzeitig auf Kurs 145° wenden und die Schiffe mit geraden Nummern in ihrem Kielwasser folgen (Plan 41—X). Es wären also zwölf Kiellinien zu je zwei Schiffen entstanden, die alle parallelen Kurs steuerten. Einen solchen Befehl könnte Nelson gegeben und dazu sein Lieblingssignal „Nahkampf“ geheißt haben. Aber es sollte nicht sein; denn unter dem kühnen und erfolgversprechenden Signal finden wir im Verzeichnis der Signale das melancholische Wort „Widerrufen“ vermerkt.

Es hat den Anschein, als ob Jellicoe bezweckte, nach Ausführung des Signals selber in Fühlung mit dem Feind zu kommen, den er nebenbei selber noch nie in Sicht gehabt hatte. Wahrscheinlich ist das Signal widerrufen entweder infolge Beattys Meldung von 6.27 Uhr, oder weil Jellicoe gegen 6.30 Uhr den Feind endlich selbst sichtete. Also Fühlungnahme mit dem Feinde und nicht ein entscheidender Offensivstoß war die Absicht, die dem widerrufenen Signal und der gleichzeitig befohlenen Kursänderung zugrunde lag. Es wird auch geltend gemacht, die Ausführung des Signals wäre zu dieser Zeit untunlich gewesen, weil die 5. und 6. Division noch NO steuerten und damit noch nicht auf dem Entwicklungskurs lagen und weil die Schlachtlinie nach der Ausführung eine etwas komplizierte Form angenommen hätte. Unseres Erachtens hätte das keine schwerwiegenden Folgen gehabt, da die 5. und 6. Division sich, wenn erforderlich, in die Linienpeilung der vier ersten Divisionen sacken lassen konnten.

Wahrscheinlich wären beide Divisionen sogar auf diese Weise schneller auf Position gekommen, und ebenso wäre auch die Gefechtslinie schneller hergestellt worden, ein Manöver, das bei vierundzwanzig Schiffen in einer Linie stets schwierig und zeitraubend ist.

Um 6.30 Uhr trat schnell ein Wechsel im Schlachtbilde ein; denn nun kamen, 15 Minuten nach der Entwicklung der Linie, endlich die britischen Linienschiffe mit ihrer überwältigenden Überzahl ins Gefecht. Beatty war um diese Zeit frei von der Schlachtlinie gekommen. Die Entfernung nach dem Feinde betrug im Mittel 11000 Meter. Die dunklen Umrisse der deutschen Schiffe wurden im Nebel und Rauch sichtbar. Die britischen Linienschiffe wechselten eins nach dem anderen Ziel von „Wiesbaden" auf einen gleichwertigeren Gegner. Um 6.30 Uhr eröffneten „Colossus", „Hercules" und „Iron Duke" das Feuer. Andere folgten sobald sie ein Ziel erfassen konnten. Weder wurde der Versuch gemacht, eine ordnungsmäßige Feuerverteilung durchzuführen, noch der Befehl zur Eröffnung des Feuers gegeben. Jedes Schiff wählte das am besten sichtbare Ziel und eröffnete dann das Feuer.

Die Feuerleitung wurde durch die Unordnung der britischen Schlachtlinie sehr erschwert. Jellicoes Signal „14 Seemeilen Fahrt" war nur langsam durch die Linie gekommen. Infolgedessen liefen eine Anzahl von Schiffen noch 18 Seemeilen, andere waren bereits auf 14 Seemeilen heruntergegangen. Manche Schiffe mußten zur Vermeidung von Zusammenstößen aus der Linie ausscheeren und überlappten sich ziemlich lange. „Iron Duke" war sonderbarerweise die größte Sünderin, sie überlappte sowohl „Thunderer" wie „Conqueror" von der zweiten Division. Letztere konnte trotzdem drei Salven zwischen „Iron Duke" und „Royal Oak" hindurch anbringen. „St. Vincent" maskierte, obwohl sie stoppte, das Feuer der „Neptune". „Marlborough" hinter „St. Vincent" mußte die Fahrt auf 8 Seemeilen ermäßigen. Kurs- und Fahrtwechsel behinderten in dieser kritischen Zeit die Feuerleitung auf vielen Schiffen.

Die Deutschen kämpften indessen unter noch viel schwierigeren Bedingungen, da sie die britischen Linienschiffe überhaupt nicht ausmachen konnten. Nur „Warspite" bot ein günstiges Ziel, aber auch das gegen sie gerichtete Feuer wurde bald unwirksam. Die deutsche Linie lag ferner auf einem für die Führung des Gefechtes weniger günstigen Kurse als die britische (Plan 41). Es war noch ein Glück, daß Hood ihre Spitze nach Südost abbog, ehe die britischen Linienschiffe

ein wirksames Feuer beginnen konnten. Hätte sie um 6.30 Uhr noch NO-Kurs gesteuert, wäre ihre Lage sehr ernst gewesen.

Stärke und Wirksamkeit des britischen Feuers auf die deutschen Großkampfschiffe von 6.30 Uhr ab geht aus nachstehender Tabelle hervor:

Zeit	Feuerndes Schiff	Entfernung	Salven	Angebl. Treffer
6.30 Uhr	„Iron Duke"	11000 m	9	6
6.30 Uhr	„Hercules"	14000 m	7	0
6.30 Uhr	„Colossus"	—	3	0
6.30 Uhr	„Benbow"	—	1	0
6.30 Uhr	„Barham"	—	3	0
6.31 Uhr	„Conqueror"	11000 m	3	0
6.32 Uhr	„Agincourt"	—	—	1
6 32 Uhr	„Orion"	10200 m	4	1
6.33 Uhr	„Monarch"	11000 m	3	0
6.33 Uhr	„Thunderer"	—	3	4
6.35 Uhr	„Benbow"	11400 m	4	0
6.40 Uhr	„Neptune"	10000 m	2	0
			Summe der Treffer	12

Außerdem schossen die drei Schiffe des 3. Schlachtkreuzergeschwaders mit sehr gutem Erfolg. Die vier Schiffe des 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwaders mögen einen oder zwei Treffer erzielt haben. Die Schlachtkreuzer feuerten auf eine Entfernung von etwa 9100 Meter.

Die Wirkung des britischen Feuers auf die deutschen Großkampfschiffe sollte sich bald zeigen. Um 6.30 Uhr wurde „König" getroffen (Plan 41—Z). Eine Minute später erhielt „Derfflinger" einen, möglicherweise sogar zwei Treffer (Plan 42—A). Außerdem wurde sie wahrscheinlich von 15,2-cm-Granaten der „Falmouth" und „Yarmouth" getroffen. Eins ihrer 15-cm-Geschütze wurde beschädigt. Um 6.32 Uhr wurde „König" nochmals getroffen (Plan 42—C), desgleichen um 6.34 Uhr (Plan 42—F), während „Markgraf" einmal bzw. zweimal getroffen wurde (Plan 42—H). Infolge heißer Lager mußte eine von den drei Maschinen des letzteren gestoppt werden. Währenddem wurde „Lützow" etwa dreimal getroffen, so daß sie nunmehr im ganzen zwanzig Treffer erhalten hatte (Plan 42—J). Die deutschen Großkampfschiffe erhielten also in 5 Minuten zwölf Treffer.

Die Treffer richteten erheblichen Schaden an. „Lützow" hatte viel Wasser im Vorschiff. Sie lag vorne so tief, daß sie Schwierigkeiten hatte, die Fahrt zu halten. Auf „Derfflinger" war, wie gesagt, ein 15-cm-Geschütz außer Gefecht gesetzt. Auf „König" waren soviele Abteilungen vollgelaufen, daß er 4½ Grad krängte. Außerdem wurde seine Funkeinrichtung zerstört. Hoods Geschwader konnte nicht wenige von den verheerenden Treffern für sich buchen. Admiral Hood selbst stand auf der Kommandobrücke der „Invincible" und beobachtete den glänzenden Erfolg des Feuers seiner Schlachtkreuzer.

Wir haben seinen an den Artillerieoffizier gerichteten anfeuernden Zuruf: „Schießen Sie so schnell wie Sie können", bereits erwähnt. Gleich nach diesen Worten kam „Invincible" für Augenblicke in einen Streifen auf dem Meere, wo die Beleuchtung gut war, und verlor damit den Vorteil, wegen Dunst und Nebel von den Deutschen nicht gesehen zu werden. Die Deutschen zeigten jetzt, was sie leisten konnten, sobald nur ihre Ziele sichtbar wurden. Die Entfernung betrug etwa 8600 Meter. Hase behauptet, daß gleich die erste Salve des „Derfflinger" das Ziel eindeckte. „Lützow" deckte das Ziel mit ihrer zweiten Salve ein. Mehrere Treffer wurden beobachtet. Um 6.30 Uhr trafen die dritten Salven der beiden deutschen Schlachtkreuzer die „Invincible" mitschiffs. Eine Granate durchschlug die Panzerung des Turmes A, wirbelte die Turmdecke hoch in die Luft und explodierte in der Munitionskammer. „Invincible" brach in zwei Teile und sank sofort. Ihr Bug und ihr Heck blieben über Wasser sichtbar. Ihr Name stand deutlich lesbar am Heck. Ein trauriger Anblick für die Schiffe der Grand Fleet, die alle im weiteren Verlauf der Schlacht das Wrack dicht passierten. Die Deutschen hatten wiederum einen großen Erfolg, und zwar den dritten, davongetragen. v. Hase nimmt den Ruhm für „Derfflinger" in Anspruch. Groos spricht ihn „Lützow" zu. Sei dem wie ihm sei, die Güte des deutschen Materials und die Leistungsfähigkeit der Besatzungen war aufs neue dadurch bewiesen, daß Schiffe, die bereits schwer mitgenommen waren, innerhalb von nur zwei Minuten das Flaggschiff eines neu ins Gefecht kommenden, intakten Verbandes vernichteten. Wahrscheinlich wurde „Invincible" etwa sechsmal getroffen.

„Inflexible" übernahm jetzt die Führung des 3. Schlachtkreuzergeschwaders. Als „Indomitable" das Wrack der „Invincible" passierte, entdeckte sie vier Leute auf einem Rettungsfloß, die Hurras

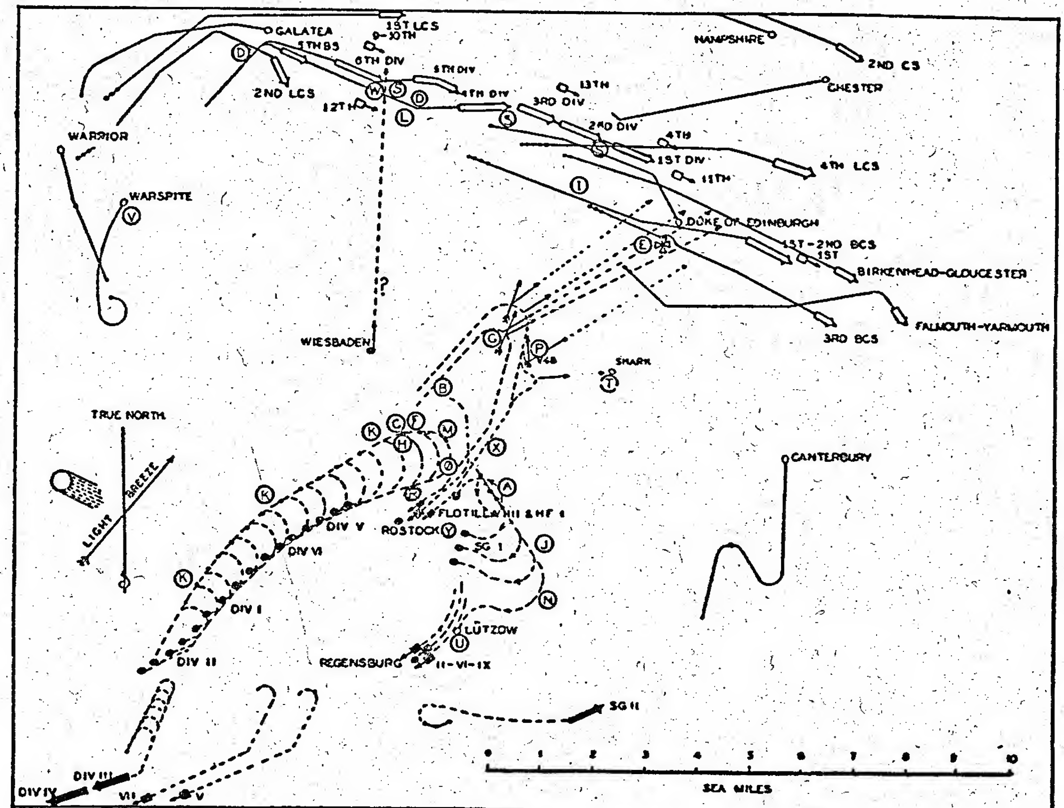
ausbrachten. Auf Befehl von Beatty wurden die vier tapferen Leute und noch zwei weitere, die im Wasser trieben, durch den Zerstörer „Badger" gerettet. Der Artillerieoffizier, Korvettenkapitän H. E. Dannreuther, und zwei Mann vom Vortopp befanden sich unter den Überlebenden. Ein Offizier aus dem Kommandoturm und ein Geschützführer aus einem der Türme waren außerdem durch ein Wunder dem Schicksal der übrigen 1025 tapferen Offiziere und Mannschaften entgangen. Ein Offizier der „Badger" schreibt:

„Korvettenkapitän Dannreuther zeigte eine staunenswerte Selbstbeherrschung. Ich kann bis zum heutigen Tage nicht verstehen, wie ein Mann, der das durchgemacht hatte, von dem Rettungsfloß in so guter Stimmung zu uns an Bord kam, als wenn er in dem gewöhnlichen Lauf der Dinge ein neues Kommando auf ein anderes Schiff bekommen hätte. Er lachte darüber, daß die Wache angetreten war und versicherte, er hätte keine Schramme am ganzen Körper davongetragen, er wäre einfach, wie er es darstellte, ins Wasser gestiegen, als der Vortopp umfiel."

Briten und Deutsche, Offiziere wie Mannschaften, überboten sich in der Schlacht in edlem Wettstreit mit heroischen Taten, die sowohl dem Seemannsberuf als auch den beiden Völkern Ehre einbrachten. Alle Marinen sollten ihnen dafür dankbar sein und sich ihren Heldenmut zum Vorbild nehmen. John Hamilton schrieb in sein Tagebuch, als er die todwunde „Inflexible" die Dardanellen verlassen sah: „Zehntausend Jahre des Friedens wiegen das Erlebnis von soviel Tapferkeit nicht auf." Der treffliche Spruch gilt auch für das großartige und tragische Schauspiel von Skagerrak.

Unmittelbar nach der Vernichtung der „Invincible", um 6.36 Uhr, machte Scheer seine berühmte Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord (Plan 42—K). Drei Minuten später befahl er: Kurs West (257°). Er hatte durch Boedickers Meldung, daß im Nordosten Linienschiffe ständen, eine falsche Auffassung von der Lage um 6.36 Uhr bekommen. Auch noch lange Zeit später, wie wir sehen werden, lebte Scheer in dieser Auffassung.

Tatsächlich war die taktische Lage der Hochseeflotte, abgesehen von den Beleuchtungsverhältnissen, nicht ungünstig. Das II. Geschwader stand zwar noch weit zurück, aber unserer Meinung nach war das der richtige Platz für seine schwachen und veralteten Schiffe, die besser im Hafen geblieben wären. Auch hatte Hipper die Spitze zu weit nach



Plan 42: 6,30 Uhr bis 6,45 Uhr nachmittags.

Süden abgebogen. Aber alles in allem war die taktische Lage Scheers um 6.36 Uhr ebensogut wie die der Briten. Nach den Skizzen, die seinem später geschriebenen Buch beigegeben sind, handelte Scheer in der Annahme, daß die britische Linie mehr im Osten denn im Norden gestanden hätte. Er war daher der Überzeugung, daß seine Spitze von ihr vollständig eingekreist gewesen sei. Unter solchen Umständen hielt er es für notwendig, das Gefecht abzubrechen, um es später unter günstigeren Bedingungen wieder aufzunehmen. Das war die Absicht, in der er die Gefechtskehrtwendung ausführen ließ.

Keineswegs aber brach er das Gefecht ab, weil er fühlte, daß seine Lage kritisch wurde. Er schreibt darüber in dem Brief an den Verfasser, den wir z. T. schon zitiert haben:

„Im Verlauf der Schlacht kann der Führer, namentlich in Anbetracht der großen Entfernungen, kein klares Bild der Lage gewinnen. Er handelt und fühlt nach seinen Eindrücken. Die beigefügten Diagramme könnten den Anschein erwecken, daß wir in dem Glauben handelten, unsere taktische Lage sei kritisch geworden. In Wirklichkeit war letzteres nicht der Fall. Wir standen unter dem Eindruck der hervorragenden Erfolge unserer Artillerie und der Tatsache, daß unsere Schlachtlinie in ihrer Geschlossenheit ebenso geeignet war für die Fortsetzung des Gefechtes als für den Nachtmarsch."

Diese Darstellung Scheers paßt ebensogut auf das später folgende zweite Abbrechen des Gefechtes wie für sein Manöver um 6.36 Uhr, dessen Beurteilung wir jetzt folgen lassen.

Die berühmte Gefechtskehrtwendung wäre vorschriftsmäßig durch ein an der Queue beginnendes und sich nach vorne fortpflanzendes Drehen der einzelnen Schiffe der Linie auszuführen gewesen. Da aber das II. Geschwader in einiger Entfernung stand und somit nicht mehr der Linie angehörte, drehte Kapitän z. S. Redlich mit der „Westfalen", dem Schlußschiff des I. Geschwaders, sofort kurz entschlossen auf Kurs West (257°). Die Schiffe des I. Geschwaders folgten zunächst, dann die Schiffe des III. Geschwaders. „Markgraf", dessen eine Maschine außer Betrieb war, hatte Schwierigkeiten beim Halten seiner Position. „König" erhielt das Signal für die Kehrtwendung erst um 6.40 Uhr; da er mittlerweile im Kielwasser der Schlachtkreuzer bereits Süd (167°) Kurs steuerte, brachte die Verzögerung keine Nachteile. „König" erhielt während des Manövers noch

drei schwere Treffer und zwar um 6.36 Uhr (Plan 42—M), um 6.38 Uhr (Plan 42—O) und um 6.40 Uhr (Plan 42—R).

Die I. Aufklärungsgruppe erhielt das Signal für die Gefechtskehrtwendung um 6.38 Uhr. „von der Tann" drehte nach links über Osten, während die anderen Schiffe nach rechts auf Westkurs drehten. „Lützow" hatte schon um 6.37 Uhr die Linie verlassen müssen (Plan 42—N). Sie hatte durch zwanzig schwere Granaten ernste Schäden erhalten und lag vorne so tief, daß Kapitän z. S. Harder in der Befürchtung, daß Schottwände im Vorschiff brechen würden, nicht mehr als 15 Seemeilen Fahrt laufen konnte.

Die Kehrtwendung der Deutschen zeitigte sowohl an der Queue wie an der Spitze wichtige Folgen. An der Queue wurde die günstige Gelegenheit, das Großkampfschiff „Warspite" zu vernichten, endgültig verpaßt. Das Schiff schlug immer noch Kreise. Glücklicherweise war es, obwohl schwer beschädigt, in der Geschwindigkeit nicht heruntergesetzt, später allerdings mußte es seine Fahrt beträchtlich ermäßigen. Seine hohe Geschwindigkeit erschwerte den Deutschen das Treffen. „König" stellte um 6.26 Uhr das Feuer ein. Um 6.35 Uhr verloren „Friedrich der Große" und „Helgoland" ihr Ziel im Rauch und Nebel aus Sicht. „Thüringen" wechselte Ziel auf „Malaya". „Kaiserin" stellte das Feuer ein. „Ostfriesland" führte zeitweise allein das Gefecht weiter. Um 6.35 Uhr eröffnete jedoch auch „Nassau", drei Minuten später von „Oldenburg" gefolgt, das Feuer. Der Umstand, daß die deutschen Schiffe jetzt selbst schnell drehten und daß die Entfernung auf 13 000 Meter zunahm, verringerte noch die Treffaussichten auf „Warspite". Sie war nunmehr imstande, auf geradem Kurs nach Norden zu laufen. Auf Gegenkurs angelangt, stellten „Nassau" und „Oldenburg" ihr Feuer ein. Um 6.45 Uhr stellte schließlich auch „Ostfriesland" nach lang andauerndem Schießen ihr Feuer ein. „Warspite" konnte nun zu einer Bestandsaufnahme der Schäden schreiten, die sie während des Beschreibens von zwei vollen Kreisen durch das konzentrierte Feuer der deutschen Linienschiffe erlitten hatte. Wie geschildert, hatte sie während der Zeit neun schwere Treffer erhalten, im ganzen dreizehn. Ihr schwerer 33-cm-Panzer und ihre starke Konstruktion hatte sie vor dem Schlimmsten bewahrt. Wassereinbrüche infolge von Wasserlinientreffern setzten indessen die Maschinenschotten derartig unter Druck, daß es rat-

sam erschien, nicht mehr als sechzehn Knoten Fahrt zu laufen (Plan 42—V).

Kapitän z. S. Phillpotts hatte zwar den Wunsch, wieder auf seinen Posten beim 5. Geschwader zurückzukehren, aber die Reparatur der Ruderleitung nahm viel Zeit in Anspruch, auch mußte danach von achtern gesteuert werden. Bei ihrer Beendigung war die Schlachtflotte aus Sicht. Phillpotts meldete, daß er 16 Seemeilen laufen könne und fragte nach dem Standort der Schlachtflotte. Er wurde daraufhin von Evan-Thomas nach Rosyth zur Reparatur detachiert. Um 8.30 Uhr abends nahm „Warspite" Kurs dorthin. Nach einigen weiteren Reparaturarbeiten konnte die Fahrt nach und nach wieder auf 19 Seemeilen heraufgesetzt werden.

Auch „Warrior" war völlig gefechtsunfähig. Um 6.55 Uhr näherte sich ihr die „Engadine". Die Maschinen des Panzerkreuzers konnten nicht gestoppt werden, da die Maschinenräume mit Wasser und Dampf erfüllt waren. Solange das Schiff langsam weiter lief, folgte „Engadine" zur Hilfeleistung bereit.

Nun zur Lage an der Spitze. Dort bestand für die deutschen Zerstörer wohl die beste Angriffsgelegenheit des Tages. Kurz vor 6.30 Uhr passierte Kommodore Michelsen auf „Rostock" die Lücke zwischen den Schlachtkreuzern und den Linienschiffen. Dicht hinter ihm folgten die III. Flottille mit sieben Booten und die I. Halbflottille mit vier Booten. Die Zerstörer waren bis dahin noch nicht im Gefecht gewesen. Alle waren moderne Boote von etwa 1050 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 32—34,5 Knoten. Sie führten sechs Torpedorohre, von denen fünf nach einer Seite schießen konnten. Ein Blick auf Plan 41 zeigt, daß sie sich in einer trefflich zum Angriff auf die lange Kiellinie von 27 britischen Linienschiffen geeigneten Stellung befanden. Die Ausnutzung einer der besten Gelegenheiten des Tages hing von Kommodore Michelsen ab. Wir werden sehen, ob er etwas daraus zu machen wußte.

Michelsen ließ um 6.32 Uhr die III. Flottille die Angriffsformation einnehmen (Plan 42—B). Der Flottillenchef, Korvettenkapitän Hollmann, befahl seinen Booten, im Abdrehen nach Steuerbord je drei Torpedos zu schießen. Das hätte eine Salve von 21 Torpedos ergeben. Hollmann lief mit hoher Geschwindigkeit in nordöstlicher Richtung an und bekam auf eine Entfernung von 6400 Meter bald die düsteren Umrisse feindlicher Großkampfschiffe in Sicht. Augenschein-

lich handelte es sich um das 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwader, das etwa 2700 Meter näherstand als die Spitze der britischen Schlachtlinie. Hollmann hatte die Absicht, noch weit näher heranzugehen, weil die Sichtweite gering war und er nicht gleich unter Feuer genommen wurde. Während er noch näher herandampfte, erhielt er von Kommodore Michelsen, der mit „Rostock" weit hinten stand, ein verhängnisvolles Signal. Der nach unserer Berechnung gegen 6.36 Uhr erteilte Signalbefehl enthielt die Anweisung, den Angriff abzubrechen. Der von uns angenommene Zeitpunkt liegt zwar drei Minuten vor der in der Liste der Signale enthaltenen Angabe, deckt sich aber besser mit den Zeitangaben der übrigen Ereignisse und vor allem mit dem Zeitpunkt, als die Torpedos der III. Flottille die Gefechtslinie der britischen Schlachtkreuzer kreuzten.

Es hat den Anschein, daß Michelsen in dem Glauben handelte, der Feind würde abdrehen und die Torpedos würden vergeudet sein. Es ist schwer einzusehen, wie er zu diesem Schluß kommen konnte, da doch „König" dicht neben ihm Treffer auf Treffer erhielt. Vielleicht hat er den Befehl einige Minuten später erteilt, als das britische Feuer wegen der Kehrtwendung der deutschen Linie nachließ. Aber wäre es auch nicht dann selbstverständlich gewesen, das Nachlassen des britischen Feuers mit dem Abdrehen der Deutschen in Verbindung zu bringen, das sich vor seinen Augen abspielte, während sein Glaube, die Briten würden abdrehen, doch reine Vermutung war? Unter allen Umständen hätte er, das ist unsere Meinung, dem Flottillenchef Freiheit des Handelns lassen müssen. Wenn Michelsen nicht selbst soweit vorgehen wollte, daß er die vorzüglich für einen Angriff geeignete Lage übersehen konnte, hätte er wenigstens Hollmann die Anweisung geben müssen: „Nach eigenem Ermessen handeln."

Korvettenkapitän Hollmann geriet durch Michelsens ausdrücklichen Befehl in einen Zwiespalt und große Verlegenheit. Er hatte die feindlichen Schiffe klar vor Augen. Britische Salven schlugen bereits bei seinen Booten ein. Die Gelegenheit zum Angriff war allem Anschein nach zu gut, um verpaßt zu werden. Trotzdem gehorchte er und brach den Angriff ab. Die Angelegenheit kann von zwei Seiten betrachtet werden. 1. Hollmann konnte folgende Erwägung anstellen: Michelsen hat mir befohlen, die Formation zum Angriff einzunehmen, und mich dann zum Angriff geschickt. Er hat den Feind nicht in Sicht bekommen. Ich dagegen sehe die feindlichen Großkampfschiffe vor

mir. Ich besitze also eine Kenntnis der Gefechtslage, die mein Vorgesetzter nicht haben kann. Ich bin daher nicht an seinen Befehl gebunden. 2. Hollmann konnte die Dinge auch von einer ganz anderen Seite ansehen und folgendes erwägen: Michelsen sieht, daß unsere Schlachtschiffe unter schwerem Feuer liegen. Er weiß, daß der Feind hier in großer Stärke versammelt ist. Warum gibt er mir den bestimmten Befehl, den Angriff abzubrechen? Warum läßt er mich nicht nach meinem eigenen Ermessen handeln? Sind etwa neue Ereignisse plötzlich eingetreten? Liegen vielleicht Befehle von Scheer vor? Mein Vorgesetzter muß Nachrichten haben, die ich nicht kenne. Er muß guten Grund für seinen Befehl haben. Ich muß also gehorchen.

Wir können Hollmann keinen Vorwurf machen. Wir hätten es aber begrüßt, wenn er, vom Geist eines Zerstörerführers beseelt, trotzdem angegriffen hätte.

Die deutschen Zerstörer schossen, obwohl der Angriffsbefehl widerrufen war, doch etwa vier Torpedos. Groos ist der Ansicht, daß „G 38" und „V 37" je einen Torpedo schossen; wir nehmen an, daß auch „S 32" von der I. Halbflottille, die nach Scheers Bericht die III. Flottille begleitete, noch zwei weitere Torpedos geschossen hat. Die vier Torpedoschüsse müssen in der Zeit zwischen 6.34 Uhr und 6.38 Uhr gefallen sein (Plan 42—G). Zweifellos waren die britischen Schlachtkreuzer ihr Ziel. Denn „Tiger" beobachtete gegen 6.40 Uhr drei Torpedolaufbahnen, ein vierter Torpedo lief unter „Princeß Royal" durch. Es ist schade, daß die Deutschen ihre Torpedorohre nicht gegen die Spitze der britischen Schlachtlinie richteten, dort standen wertvollere Ziele. Wahrscheinlich konnten die deutschen Zerstörer die im Rauch ihrer Schlachtkreuzer stehenden feindlichen Linienschiffe nicht ausmachen. Ein Blick auf Plan 42 zeigt, welch wundervolle Gelegenheit für einen Torpedoangriff großen Stils um diese Zeit verpaßt wurde.

Es ist möglich, daß der Torpedo, dem „Marlborough" um 6.45 Uhr auswich (Plan 42—W), auch von der III. Flottille kam, aber sehr unwahrscheinlich, daß ein so weit abstehendes Ziel gewählt wurde, falls der Torpedo nicht aus Versehen geschossen ist, was selbst bei Friedensübungen vorkommt. Wahrscheinlicher ist, daß er von „Wiesbaden" geschossen wurde, wie es auch im Plan 42 angegeben ist.

„V 48", „S 54" und „G 42" sichteten bei der Rückkehr zur Hochseeflotte im Osten einen Zerstörer. Es war „Shark". Auf dem übel

zugerichteten Boot war nur noch ein 10,2-cm-Geschütz verwendungsfähig. Der leichtverwundete Korvettenkapitän Loftus Jones hatte die zerschossene Brücke verlassen, um das Feuer zu leiten, während es von einigen der überlebenden Leuten bedient wurde. Obwohl Jones bei seinem Verzweiflungskampf unter schwerem Feuer der deutschen Zerstörer lag, hatte er das Glück, eine Granate vierkant in den Maschinenraum von „V 48" zu senden, so daß letzteres Boot in der Geschwindigkeit sehr heruntergesetzt wurde. Anscheinend lag der deutsche Zerstörer sogar eine Zeitlang auf der Stelle und war später erst imstande, sich langsam vorwärts zu bewegen. Es war 6.40 Uhr, als „V 48" beschädigt wurde (Plan 42—P). „S 54" schoß auf „Shark" nun auch noch auf 3600 Meter einen Torpedo, der um 6.45 Uhr traf (Plan 42—T). „Shark" wurde gleichzeitig von vielen Granaten getroffen, von denen eine dem wackeren britischen Kommandanten ein Bein wegriß. Das Boot sank immer tiefer, und Jones gab den Befehl zum Verlassen des Schiffes. Noch etwa 30 Leute fanden sich, die über Bord sprangen und sich an den Rettungsleinen und den Kanten von zwei Rettungsflößen festklammerten. Loftus Jones, tödlich verwundet, starb bald in dem eisigen Wasser. „Shark" sank gegen 7 Uhr. Die Queue der britischen Schlachtflotte passierte die Flöße, nach Angabe des britischen Berichts im Abstand von etwa einer Seemeile, sie wurden leider nicht gesichtet. Die meisten Leute starben bald infolge der Kälte. Der dänische Dampfer „Vidar", der um 10 Uhr abends in die Nähe kam, konnte nur noch sechs retten. Loftus Jones, der bis zum letzten mit unübertrefflichem Heldenmut gekämpft hatte, erhielt von seinem dankbaren Vaterlande das Viktoriakreuz. Solange die Kiele von Kriegsschiffen das Meer pflügen, wird von seinen Taten erzählt werden. Ehre sei dem tapferen Kommandanten und seiner tapferen Besatzung.

Damit kommen wir zu dem Heldenepos von „V 48". Das einzige, was wir bestimmt wissen, ist, daß das Boot mit unvergleichlicher Tapferkeit und unerschütterlicher Hartnäckigkeit bis zum Ende gekämpft hat. Leider gibt es keinen Überlebenden, der über einzelne Taten und Männer berichten könnte. Wahrscheinlich würden Kapitänleutnant Eckolt und seine tapfere Besatzung alle Ehrungen für sich ablehnen und bitten, diese auf ihr kleines Schiff zu übertragen. Bald nachdem „V 48" durch eine Granate der „Shark" schwer beschädigt war, kam es in schweres Geschützfeuer der britischen Schlachtlinie. „S 42"

versuchte zwar, zur Hilfeleistung zu ihm zurückzukehren, vermochte aber nicht mehr das vernichtende Sperrfeuer der Briten zu durchbrechen. Sein Kommandant, Kapitänleutnant v. Arnim, beobachtete, daß seine eigene Schlachtlinie um die Zeit schwer unter dem britischen Feuer litt und legte geistesgegenwärtig zur Deckung des III. Geschwaders einen Rauchschleier. Er bewies damit außerordentliche und vorbildliche Initiative. Seine Tat ist ein Beispiel dafür, daß selbst der kleinste Zerstörer eine bedeutsame Rolle in einer großen Seeschlacht spielen kann.

„V 48" hat, als es bewegungslos dalag, anscheinend zwei Torpedos geschossen. Denn nur so ist es zu erklären, daß die britischen Schiffe das Sichten von zwei Torpedolaufbahnen melden. Die Annahme, „Wiesbaden" habe sie geschossen, ist nicht ganz wahrscheinlich. Der erste Torpedoschuß muß gegen 6.40 Uhr gefallen sein, da er um 6.47 die „Duke of Edinburgh" passierte (Plan 43—B). Der zweite Torpedoschuß muß um 6.45 Uhr gefallen sein. Wahrscheinlich war es dieser, der das Großkampfschiff „Marlborough" um 6.54 Uhr (Plan 43—F) traf. Die Erinnerung an die Heldentat von „V 48" wird sich von Generation zu Generation forterben.

Jellicoe ließ um 6.33 Uhr die Fahrt der Flotte auf 17 Seemeilen erhöhen. Das war in der kurzen Zeit von sieben Minuten die zweite erhebliche Fahrtänderung. Ein Offizier, der Erfahrungen im Manövrieren eines großen Verbandes hat, weiß, welche Unruhe solch große Fahrtänderungen in eine Kiellinie von 24 Schiffen hineinbringen, namentlich in der Schlacht. Ehe die notwendige Ordnung in die Linie kam, war die Gelegenheit, den Deutschen Verluste beizubringen, verpaßt. Beatty ging gegen 6.35 Uhr, nachdem er von der I. Linienschiffdivision frei war, auf 15 Seemeilen Fahrt herunter. Die Linienschiffe verloren eine Minute später eins nach dem anderen ihr Ziel aus Sicht und stellten das Feuer ein. Um diese Zeit gelang es trotzdem der „Marlborough", neun erfolgreiche Salven auf „König" im Schnellfeuer abzugeben. Sie behauptet, sechs Treffer erzielt zu haben. Tatsächlich waren es vier. Um 6.40 Uhr trat in der Schlachtlinie, abgesehen von einigen auf die „Wiesbaden" gefeuerten Salven, allgemeine Ruhe ein. Die sechs Schlachtkreuzer hatten indessen „Lützow" und „König" noch in Sicht und hielten sie unter schwerem Feuer. „König" erhielt um 6.41 Uhr einen Treffer (Plan 42—R) und „Lützow" um 6.45 Uhr zwei (Plan 42—U). Während dieser Phase

der Schlacht liefen, wie bereits berichtet, vier Torpedos durch die Linie des I. Schlachtkreuzergeschwaders.

Schon die Tatsache, daß das Artilleriefeuer schwieg, hätte für Jellicoe das Anzeichen sein sollen, daß der Feind das Gefecht abgebrochen hatte. Vier Minuten nachdem der letzte Schuß gefallen war, hatte er noch nichts veranlaßt. Endlich, um 6.44 Uhr, ließ er Kurs auf SO (122°) ändern, d. h. einen Strich weiter nach rechts (Plan 42—S). Das war eine halbe Maßnahme. Deutsche Zerstörer waren, abgesehen von dem gefechtsunfähigen „V 48", nicht in Sicht. Richtig wäre gewesen, wenn er auf den Feind mit SW-Kurs zugedreht und bis zur Klärung der Lage in dieser Richtung vorgestoßen hätte. Aufgabe seiner Leichten Kreuzer wäre gewesen, an den Feind heranzugehen und seinen Standort aufs neue festzustellen, und zwar, wenn notwendig, mit Unterstützung der Schlachtkreuzer. In beiden Typen besaß Jellicoe große Überlegenheit. Jetzt war die Zeit zum Einsatz der Kreuzer gekommen. Die Feststellung, wo der Feind geblieben war, hätte den Verlust einiger kleiner Kreuzer aufgewogen.

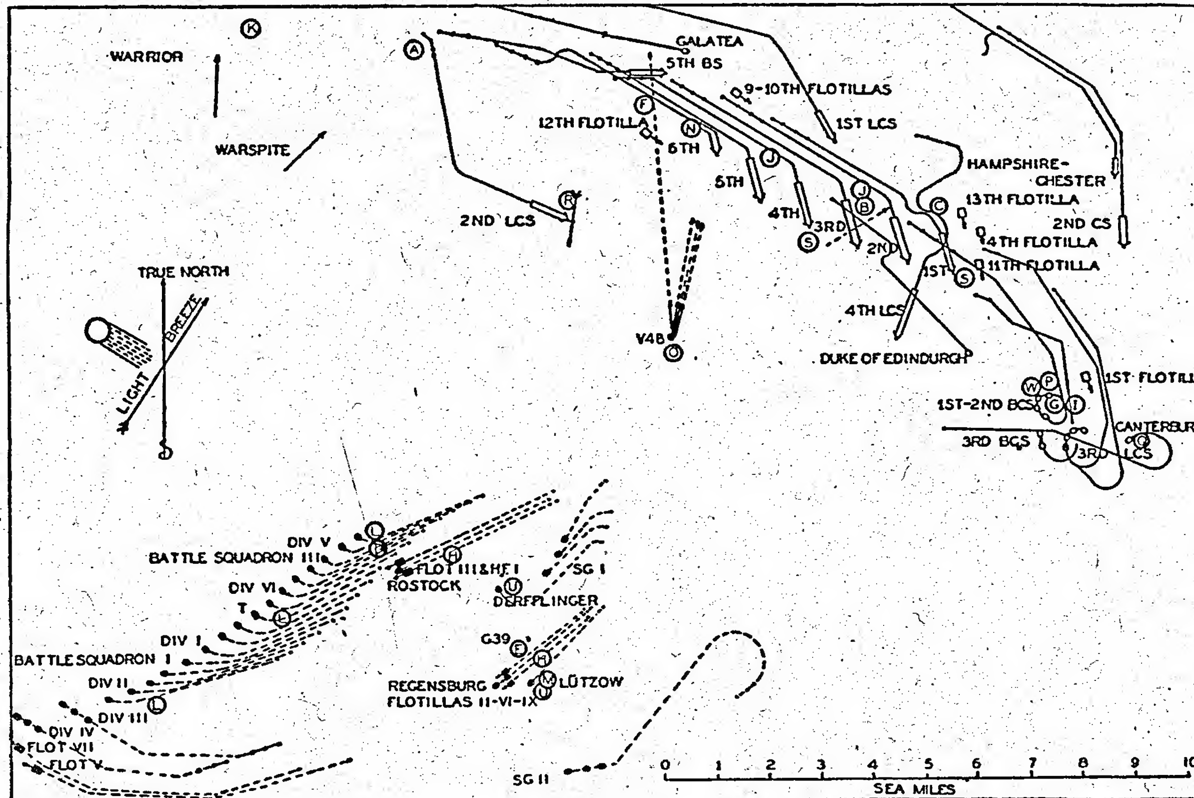
Jellicoe vergrößerte durch Steuern des Kurses SO (122°) nur noch den Gefechtsabstand. Wir werden untersuchen, was seine Leichten Kreuzer zur Aufklärung der Situation taten. Letztere war, nebenbei bemerkt, selbst zu der Zeit, als Jellicoe sein Buch schrieb, noch recht dunkel und ungeklärt. An der Spitze der Flotte standen „Canterbury", „Falmouth" und „Yarmouth" in ausgezeichneter Stellung zur Wiederaufnahme der Fühlung mit dem Feinde. „Canterbury" stand um 6.35 Uhr, zur Zeit der Gefechtskehrtwendung, in einer Entfernung von nur 8000 Meter von der I. Aufklärungsgruppe. Sie veranlaßte überhaupt nichts, machte keinerlei Meldung und zog sich von ihrem vorgeschobenen und günstigen Posten in das Feuerlee der Schlachtkreuzer zurück. Auf ihrer Wegekarte steuert die deutsche I. Aufklärungsgruppe noch bis 7.10 Uhr östlichen Kurs, was beweist, daß „Canterbury" in völliger Unkenntnis über die Bewegungen des Feindes war. Zu ihrer Entschuldigung sei gesagt, daß sie noch neu in der Flotte und ihre Ausbildung infolgedessen noch nicht so auf der Höhe war, daß sie die Aufgabe, die Glück und Zufall ihr zuschoben, hätte lösen können.

Für Napier auf der „Falmouth" indessen gibt es eine solche Entschuldigung nicht. Auch er hatte den Kurs des 3. Schlachtkreuzergeschwaders gekreuzt, und danach, obwohl keins seiner Schiffe beschädigt war, vorlich ein wenig in Feuerlee der Schlachtkreuzer Auf-

stellung genommen. Um 6.40 Uhr fragte Beatty ihn nach der Peilung der deutschen Schlachtkreuzer. Die Frage beweist nebenbei, daß die Treffer auf „Lützow" nicht von Beattys Kreuzern, sondern wahrscheinlich von „Indomitable" und „Inflexible" stammten. Die Antwort Napiers war sehr sonderbar: „Ich habe sie zuletzt um 6.20 Uhr in Sicht gehabt. Sie haben Kurs geändert auf Westen und waren im Gefecht mit dem 3. Schlachtkreuzergeschwader." Die Zeitangabe war fehlerhaft. Napier behauptet in seinem Bericht, die Kehrtwendung der Deutschen habe nach 6.30 Uhr stattgefunden. Wahrscheinlich hat die fehlerhafte Zeitangabe in seiner Meldung Beatty bestimmt, auch an dem zutreffenden Teil der Meldung seine Zweifel zu haben, besonders daran, daß die Deutschen sich nach Westen gewandt hätten. Napiers Bericht besagt, „daß er nach dem Abdrehen der Deutschen, keinen Feind mehr vor sich gehabt hätte". Das also war der Grund, warum er dann auch selbst den Rückzug antrat. Uns erscheint der Grund wenig stichhaltig zu sein; denn es war doch selbstverständlich die Aufgabe der Kreuzer, mit allen Mitteln die Fühlung am Feinde aufrechtzuerhalten und über seine Bewegungen an Jellicoe zu berichten.

Die Taktik Goodenoughs an der Queue der Linie unterschied sich wesentlich von dem Verhalten der britischen Leichten Kreuzer an der Spitze. Sie war tadelsfrei (Plan 43—A). Er drehte um 6.47 Uhr hinter der deutschen Linie her: „einerseits, um ein beschädigtes deutsches Kriegsschiff völlig außer Gefecht zu setzen, aber mehr noch, um die hintenstehenden deutschen Verbände genauer beobachten zu können, deren Kursrichtung zweifelhaft geworden war." Mit letzteren Worten umschreibt der Kommodore klar die Aufgabe der britischen Leichten Kreuzer unter den damals bestehenden Verhältnissen. Mit dem beschädigten Kriegsschiff ist zweifellos die „Wiesbaden" gemeint. Es war natürlich richtig, ein beschädigtes feindliches Schiff, welcher Klasse es auch immer angehören mochte, völlig außer Gefecht zu setzen.

Obwohl das 4. Leichte Kreuzergeschwader zunächst vor der britischen Schlachtlinie gestanden hatte, war es nunmehr weit ab im Feuerlee von dem Spitzenschiff „King George V". Um 6.43 Uhr änderte Le Mesurier plötzlich um 12 Strich Kurs nach Steuerbord, um sich vor der Spitze vorbei zu ziehen. Der Entschluß war richtig, aber die Art und Weise seiner Ausführung ließ zu wünschen übrig; denn Le Mesurier steuerte einen Kurs, der zum Zusammenstoß mit der



Plan 43: 6,45 Uhr bis 7 Uhr nachmittags.

ersten Division führen mußte. Um 6.51 Uhr brach er so scharf vor dem Bug des Flaggschiffs Jerrams durch die Linie (Plan 43—C), daß letzteres zeitweise nach Steuerbord ausweichen mußte, um den Zusammenstoß mit den Le Mesurier folgenden Kreuzern zu vermeiden. Abgesehen von der durch ein schlechtes Manöver entstandenen Kollisionsgefahr müssen wir begrüßen, daß er mit seinem Geschwader energisch auf südwestlichem Kurs hinter dem Feind her stieß.

Wenn auch Jellicoe durch seine Leichten Kreuzer nicht rechtzeitig unterrichtet wurde, so ist doch vom Flaggschiff „Iron Duke", selbst etwas von den Bewegungen des Gegners zu sehen gewesen; denn Jellicoe berichtet um 6.40 Uhr, daß beobachtet wurde, wie das zweite Linienschiff der deutschen Linie „um 16 Strich nach Steuerbord drehte". Er schreibt, daß nach seiner persönlichen Beobachtung die Deutschen stark gelitten hätten und er beobachtet habe, wie das zweite Linienschiff ihrer Linie stark brennend und über das Heck wegsackend aus der Linie gefallen sei. Warum ging er, wie wir bereits andeuteten, nicht zum Nahgefecht heran?

Die Gefährdung seiner Flotte durch Minen bestand, wie wir auseinandergesetzt haben, nur in seiner Fantasie und niemals in Wirklichkeit. Wenn von den Deutschen dort, wo ihre Flotte gestanden hatte, ein Feld von Treibminen ausgelegt wäre, so hätten die Briten immer noch 7000 Meter gefahrlos weiter vorstoßen können. Und was die Unterseeboote anbetrifft, so mußte Jellicoe doch klar geworden sein, daß es der reine Zufall war, wenn wirklich solche angetroffen würden. Selbst wenn er seiner Fantasie die Zügel schießen ließ, konnte es sich nicht um mehr als 2 oder 3 handeln. Die Deutschen konnten ihre Unterseeboote mit Aussicht auf Erfolg doch nur dann verwenden, wenn sie eine Unterseebootslinie als Falle auslegten und den Gegner hineinlockten. Das kam aber hier nicht in Betracht, da es ja Beatty war, der die Deutschen hinter sich hergelockt hatte. Was die von Zerstörern drohende Gefahr anbetrifft, so ist der nicht mit voller Energie durchgeführte Angriff der III. Flottille von Jellicoe nicht einmal bemerkt worden. Der Grund schließlich, der für den Widerruf des Signals von 6.29 Uhr, angeführt wurde, d. h., daß die britischen Linienschiffe in einer gekrümmten Linie gestanden hätten, bestand nicht mehr, — er war auch vorher nicht stichhaltig — denn um 6.38 Uhr war die lange Kiellinie der sechs Linienschiffsdivisionen gestreckt. Die Schlachtkreuzer standen in guter Ord-

nung auf ihrer Position vor der Spitze der Linienschiffe. Gegen 6.40 Uhr hatten die Briten 25 Minuten Zeit für ihre Entwicklung zur Verfügung gehabt und Jellicoe gibt zu, „unsere Entwicklung hatte sich um diese Zeit vollzogen." Alle Umstände sprachen für eine tatkräftige Verfolgung des Feindes, aber Jellicoe begnügte sich mit einer Kursänderung um nur einen Strich auf SO (122°). Er steuerte den Kurs 11 Minuten lang, ohne einen Versuch zu machen, den Feind, der jetzt bereits über 11 Seemeilen entfernt war, zu verfolgen. Wir wollen ihn so weitersteuern lassen mit seiner gewaltigen Linie von Großkampfschiffen, deren Besatzungen sich jetzt, die Gelegenheit benutzend, an Oberdeck sammelten, um frische Luft zu schöpfen und einen Blick in die Umwelt zu tun.

Um 6.50 Uhr befahl Beatty dem 3. Schlachtkreuzergeschwader, sich hinten an die Linie des 1. und 2. Schlachtkreuzergeschwaders anzuhängen. Zur Beschleunigung des Manövers mußte „Lion" unter Beibehaltung ihres Kurses Fahrt vermehren, während „Inflexible" Kehrt schwenkte. Als „Inflexible" um 6.55 Uhr die Schwenkung ausführte, begann „Lion" einen Kreis zu schlagen (Plan 43—I). Die Ursache war angeblich das Versagen ihres Kreiselkompasses, was erst so spät erkannt wurde, daß nun ein voller Kreis geschlagen werden mußte. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß „Lion" einem nur in der Einbildung vorhandenen Unterseeboot, das Beatty um 5.54 Uhr an Jellicoe meldete, aus dem Wege gehen wollte (Plan 43—G). Immerhin brachte das überflüssige Manöver zwecklos den Verlust von zehn Minuten kostbarer Zeit. Um 7 Uhr befahl Beatty der I. Flottille, als Unterseebootschutz für die Schlachtkreuzer zu fahren, gemäß Flottenbefehl Nr. 3 (Plan 43—W). „Christopher" und „Ophelia" hatten sich der I. Flottille angeschlossen. Nach dem Ausfall von „Defender" und der Verstärkung durch die beiden Boote war die Flottille zehn Boote stark. Beattys Befehl fesselte diese leistungsfähige Zerstörerstreitmacht an eine defensive Verwendung, anstatt sie zum Angriff zu benutzen.

Das 3. Leichte Kreuzergeschwader und „Canterbury" folgten Beatty, als er einen Kreis schlug, anstatt die Gelegenheit zu benutzen, zwecks taktischer Aufklärung nach vorne Raum zu gewinnen. Man scheint also mehr Wert auf das Halten der Position bei den Schlachtkreuzern gelegt zu haben, als auf die Lösung der eigentlichen Kreuzeraufgaben. Um 6.55 Uhr vereinigten sich die beiden getrennten Grup-

pen des 3. Leichten Kreuzergeschwaders wieder. „Canterbury" schloß sich als Schlußschiff an, so daß das Geschwader bei den kommenden Kampfhandlungen fünf Kreuzer zählte (Plan 43—Q). Erst gegen 7.05 Uhr konnten die sechs Schlachtkreuzer Beattys nach wiederhergestellter Ordnung südlichen Kurs aufnehmen. Die Schiffe des 3. Schlachtkreuzergeschwaders bildeten nun den Schluß ihrer Linie.

XVI.

Die Schlachtlinien treffen erneut aufeinander

Als die Flotten um 6.55 Uhr etwa 11 Seemeilen voneinander entfernt waren, trafen beide Oberbefehlshaber Maßnahmen von grundsätzlicher Bedeutung. Um 6.50 Uhr hatte Jellicoe Burney gefragt, ob er überhaupt noch feindliche Linienschiffe in Sicht habe. Noch ehe die lakonische Antwort Burneys „Nein" zurückkam, war der Flottenchef sich über die Lage und seine Entscheidung klar. Jellicoe war endlich, nachdem seit einer Viertelstunde kaum ein Schuß gefallen war, zu der naheliegenden Erkenntnis gekommen, daß die Gefechtsentfernung im Zunehmen begriffen sei. Er ließ daher um 6.55 Uhr sämtliche Linienschiffdivisionen gleichzeitig auf Süd (167°) wenden (Plan 43—J). Kaum war der Befehl ausgeführt, als von mehreren Seiten alarmierende Nachrichten kamen. Zunächst eine Funkmeldung Beattys von 6.45 Uhr, ein Unterseeboot sei in Sicht. Da Beatty in unmittelbarer Berührung mit der Schlachtlinie war, erübrigte sich die Angabe seines Standortes. Sie würde bei Jellicoe auch einen falschen Eindruck erweckt haben, denn sie wäre sicherlich fehlerhaft gewesen. Sie würde auch die Abgabe der Meldung verzögert haben, die freilich am besten nie abgesandt wäre, da sie auf einem Irrtum beruhte.

Um 6.57 Uhr meldete „Marlborough", sie sei von einer Mine oder einem Torpedo getroffen. Das war erstaunlich. Niemand hatte einen Angriff deutscher Zerstörer beobachtet. Es lag also nahe, daß ein Unterseeboot oder ein Minenleger die Hände im Spiel hatte. Für jemand, der die Situation übersah, kam ein Minenleger nicht in Frage; denn es war ausgeschlossen, daß ein deutsches Schiff dort, wo „Marlborough" getroffen wurde, Minen gelegt hatte (Plan 42—W). Aber es deckte sich mit der Ansicht Jellicoes, daß die Deutschen während der Schlacht Minen werfen würden. Der Minenverdacht

wurde indessen um 6.58 Uhr durch Meldung der „Marlborough", daß sie von einem Torpedo getroffen sei, hinfällig. Tatsächlich hatte schnelles Absuchen der Trefferstelle Reste eines Torpedos zum Vorschein gebracht. „Marlborough" verdient großes Lob für die rasche Aufklärung (Plan 43—N).

Um 7 Uhr sandte Jerram eine dritte alarmierende Botschaft: „Unterseeboot voraus." „Duke of Edinburgh" meldete eine Minute später durch Flaggensignal ein zweites Unterseeboot zwei Strich an Backbord voraus (Plan 44—A). Die drei irrtümlichen Meldungen, in Verbindung mit der Tatsache, daß „Marlborough" von einem Torpedo getroffen war, müssen Jellicoe den Gedanken aufgedrängt haben: „Das hatte ich erwartet."

Hinterher weiß man natürlich, daß keine Unterseeboote in der Nähe waren, und daß der Torpedo, der „Marlborough" traf, von „Wiesbaden" oder „V 48" stammte. An Bord des Linienschiffes glaubte man dagegen an ein Unterseeboot, weil angeblich an Steuerbord querab in 900 Meter Entfernung ein Periskop beobachtet wurde. Glücklicherweise wurde die Beobachtung nicht an Jellicoe weitergemeldet. Flaggoffiziere und Kommandanten sollten in der Schlacht alarmierende Meldungen über Unterseeboote nur machen, wenn sie ihrer Sache ganz sicher sind. Der Torpedotreffer hatte der „Marlborough" erheblichen Schaden getan. Einige Abteilungen liefen voll, außerdem hielt ein Heizraumschott nicht dicht. Das Schiff konnte indessen noch Umdrehungen für 17 Seemeilen machen und verblieb daher in der Schlachtlinie.

Jellicoe erhielt um 7 Uhr die erste Fühlungsmeldung von Goodenough (Plan 43—R). Sie besagte, die deutsche Schlachtlinie peile von ihm SSW (189°) und steuere OSO (100°). In demselben Augenblick kam eine Meldung von Beatty, der Feind stehe im Westen. Die Meldung war angeblich um 5.55 Uhr aufgegeben, es sollte natürlich heißen 6.55 Uhr. Wenn auch „Lion" und „Southampton" aus Sicht von „Iron Duke" waren, so waren ihre Standorte doch ungefähr bekannt, so daß die beiden Meldungen den Standort des deutschen Gros annähernd genau ergaben. Goodenough hatte außerdem den wichtigen Zusatz gemacht, die Deutschen steuerten wieder in östlicher Richtung. Jellicoe wußte nun, daß ein zweiter Zusammenstoß bevorstand. Seine Aufgabe war, die britische Schlachtlinie möglichst schnell in einen rechten Winkel zur Peilungslinie des Gegners

zu bringen. Dazu brauchte er die genaue Peilung und den Abstand des Feindes vom Flottenflaggschiff „Iron Duke". Er kannte aber nur die Peilung des Gegners von dem gegißten geographischen Standort Goodenough's aus. Darauf war aber keinerlei Verlaß. Dazu kam, daß die Peilung insofern um zwei Strich falsch war, als Goodenough die deutschen Schlachtkreuzer für das Gros gehalten hatte. Der Abstand Goodenoughs vom Feinde war nicht bekannt. Es ließ sich indessen annehmen, daß er rund 11 000 Meter, d. h. gleich der bestehenden Sichtweite war. Jellicoe konnte, sobald „Southampton" in Sicht kam, den Standort der feindlichen Schlachtlinie von 7 Uhr errechnen, was aber in Wahrheit den Standort der deutschen Schlachtkreuzer ergab. Von ihrem Kurs wußte er, daß sie etwa 100° steuerten. Es war ein Glückszufall, daß die britische Schlachtlinie nach der Berechnung schon beinahe rechtwinklich zu der Peilung des Feindes stand. Jellicoe war also bereit, dem erneuten Ansturm der Deutschen mit der Aussicht auf großen Erfolg zu begegnen. Wie wir später sehen werden, wirkten die Irrtümer Goodenoughs bezüglich Kurs und Peilung des Gegners sich dahin aus, daß die Situation in Wirklichkeit sich nicht so günstig gestaltete. Das soll keine Kritik an Goodenough bedeuten. Die Verwechslung der Schlachtkreuzer mit dem Gros konnte nur zu leicht unterlaufen, noch leichter die Verschätzung ihres Kurses um zwei Strich. Ebensowenig war er verantwortlich für die namentlich in der Schlacht verfehlte britische Methode, Meldungen vom Feinde mit einem gegißten geographischen Punkt in Zusammenhang zu bringen, statt direkt mit dem Flottenflaggschiff.

Die Aussichten für Jellicoe waren fraglos sehr günstig, als Scheer von neuem wieder anlief. Die Hochseeflotte hatte sich, abgesehen von einem Zufallstreffer auf „Markgraf", um 6.52 Uhr der Einwirkung des Gegners bereits gänzlich entzogen. Scheer wollte trotzdem dem Feinde einen zweiten Stoß versetzen. Prüfen wir, was für Nachrichten über den Feind er besaß und welche Gründe er dafür hatte. „Moltke" hatte um 6.45 Uhr (Plan 42—Y) gemeldet, die britische Spitze peile OzS (88°). Die Meldung war recht ungenau und unbestimmt. Der Gebrauch von Begriffen wie „Spitze" oder „Vorhut" ruft bei Meldungen über den Feind leicht den Eindruck des Ungewissen hervor. Tatsächlich war die „Canterbury" das einzige britische Schiff, das so weit rechts, wie die Peilung 88° angab, stand.

Es war selbstverständlich irreführend, einen einzeln fahrenden Leichten Kreuzer mit Spitze oder Vorhut der feindlichen Formation zu bezeichnen. Tatsächlich peilte die englische Schlachtflotte zu dieser Zeit NNO (9°). Die Meldung bestärkte Scheer in der aus Boedickers irrtümlicher Meldung über das 3. Schlachtkreuzergeschwader gewonnenen Auffassung, daß die Briten sehr viel weiter rechts ständen, als es tatsächlich der Fall war. Das geht aus den Skizzen in dem dienstlichen Bericht und dem Buch Scheers klar hervor.

Scheer führt in seinem dienstlichen Bericht, der wohl zunächst nicht zur Veröffentlichung bestimmt war, seine Gründe für die Erneuerung des Angriffs an. Sie sind so einfacher Art, daß die Marinesachverständigen der ganzen Welt anscheinend nicht daran glauben wollen und können. Sie versuchen, dem einfachen, stets kampfbereiten Seemann hochfliegende Pläne unterzuschieben, trotz seines Bekenntnisses, daß er sich in erster Linie von seinen Eindrücken in der Schlacht leiten ließ. Gerade die Unkompliziertheit Scheers läßt unserer Ansicht nach seine Kritiker falsche Schlüsse ziehen. Er war zwar eine Kampfnatur, aber kein heißblütiger, stürmischer Nelson, sondern äußerst kühl und beherrscht, wie unser Landsmann Grant. Im Gegensatz zu Jellicoe war er der Überzeugung, daß Vorsicht oft größte Gefahr bedeutet. Kühnheit und überraschendes Handeln schienen ihm größere Sicherheit zu gewährleisten als einfaches Davonlaufen. Er war im Gegensatz zu Jellicoe entschlossen, auch dem Zufall etwas zu überlassen. Der Versuch, die Schlacht zu vermeiden, schien ihm den sicheren Verlust von „Wiesbaden" und wahrscheinlich auch von „Lützow" zu bedeuten. Die Briten, so ging seine Überlegung, würden ihm bei einem Versuch, die Schlacht abzubrechen, vor Einbruch der Dunkelheit eine zweite Schlacht aufzwingen und der Hochseeflotte den Rückweg abschneiden. Er schreibt darüber:

„Es gab nur e i n Mittel, dies zu vermeiden: Das war, dem Gegner, ohne Rücksicht auf die Folgen, einen zweiten Stoß zu versetzen durch nochmaligen Angriff der Flotte verbunden mit dem Einsatz der Zerstörermassen. Ein solches Manöver mußte den Feind überraschen, seine weiteren Pläne für den Rest des Tages zunichte machen und, falls der Angriff kraftvoll geführt würde, uns für die Nacht vom Feinde loslösen. Weiterhin gab es uns die letzte Möglichkeit, der ‚Wiesbaden' zur Hilfe zu kommen oder zum mindestens ihre Besatzung zu retten."

Seine Kritiker haben gerade an dem letzten Gedanken herumgemäkelt. Wir tun es nicht. Scheer berichtet, daß er sah, wie tapfer sich die „Wiesbaden" gegen unendliche Übermacht verteidigte. In seinem Buch steht: „Auch der Anblick der ‚Wiesbaden' bewog mich, einen Versuch zu machen, ihr Hilfe zu bringen und wenigstens die Besatzung zu bergen." Der Oberheizer Zenne kommt in seinem Bericht immer wieder darauf zurück, daß das kleine Häuflein der Überlebenden fest auf Hilfe vertraute, zum mindesten auf Hilfe durch Zerstörer. Man kann darüber streiten, ob es weise war, die gesamte Flotte zur Rettung eines Schiffes aufs Spiel zu setzen. Die treue Kameradschaft in der von prachtvollem Geist getragenen Hochseeflotte beseelte auch Scheer. Sie war der leitende Gedanke Scheers bei dem zweiten Angriff, und gerade das erweckt in uns höchste Bewunderung. Bei einer späteren Gelegenheit setzte Scheer seine Linienschiffe sogar zur Rettung eines Unterseebootes ein. Die bestimmte Zuversicht, daß der Oberbefehlshaber jedem in Not befindlichen Schiff mit seiner ganzen Streitmacht zur Hilfe kommen würde, hat sicherlich viel dazu beigetragen, den unvergleichlichen Geist von Offizieren und Mannschaften der Hochseeflotte hochzuhalten.

Um 6.55 Uhr ließ Scheer das Signal für seine zweite Gefechtskehrtwendung wiederholen (Plan 43—L). Die Schiffe begannen aufs neue die Kehrtwendung bis auf Kurs Ost (77°). Das II. Geschwader manövrierte unabhängig von den modernen Schiffen der beiden anderen Geschwader. „Regensburg" mit der II., VI. und IX. Flottille ging prompt auf Ost-Kurs und dampfte mit hoher Fahrt an die Spitze der Linie. Heinrich gab, völlig aus eigener Initiative, seinen Flottillen den Befehl zum Angriff. Der Befehl erging um 6.52 Uhr bzw. um 6.54 Uhr, sobald das Signal für die Gefechtswendung geheißt wurde. Er wurde durch Heißen des Standers Z gegeben, was bedeutete: „Torpedoboote ran an den Feind". Wir bewundern die eindrucksvollen, leider unübersehbaren Schlagworte des deutschen Signalbuches. Die Befehle und die gleicherweise kühne und kluge Initiative Heinrichs zeigten, daß die Art Scheers Schule gemacht hatte. Das kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Mit Kommodore Michelsens Verhalten sind wir allerdings weniger einverstanden. Er befahl die I. und XII. Halbflottille zur Unterstützung der „Lützow" (Plan 43—H), wobei bemerkt werden muß, daß die letztere Halbflottille Heinrich unterstand. Sie war ein Teil

der VI. Flottille, die bereits Angriffsbefehl bekommen hatte. „S 37" und „V 45" von der XII. Halbflottille und „S 38" und „S 40" von der I. Halbflottille deckten nach dem Befehl Michelsens die „Lützow" durch einen Rauchschleier, während „S 39" von der I. Halbflottille Vizeadmiral Hipper zwecks seiner Überführung auf ein anderes Schiff an Bord nahm (Plan 43—M).

Wir sind der Ansicht, daß die Detachierung von „S 38", „S 39" und „S 40" von der I. Halbflottille für den genannten Zweck fehlerhaft war. Keins der Boote war bislang im Gefecht gewesen, keins hatte auch nur einen einzigen Torpedo verbraucht. Außerdem waren es vorzügliche und recht moderne Boote. „S 37" und „V 45" von der XII. Halbflottille waren nur einmal im Gefecht gewesen und unbeschädigt geblieben. Ersteres hatte nur einen, letzteres einen oder zwei Torpedos geschossen. Ihre Detachierung zu „Lützow" verminderte die Zahl der Boote der VI. Flottille auf sieben, in einem Augenblick, als sie an einem Massenangriff teilnehmen sollte, der die Entscheidung bringen konnte. Die Verwendung von vier vorzüglichen Zerstörern zum Hilfsdienst bei einem zur offensiven Verwendung nicht länger geeigneten Schiff setzte die Kampfkraft der Hochseeflotte in einem kritischen Moment in nicht zu verantwortender Weise herunter. „S 32", das gerade vom Angriff zurückkehrte, hätte die nur noch 15 Seemeilen laufende „Lützow" mit einem Rauchschleier decken und dann Hipper an Bord nehmen können. Einige Boote von dem veralteten und kleinen Typ der Boote der V. oder VII. Flottille hätten ebensogut für diesen Zweck bestimmt werden können, bzw. in einer späteren Phase Boote, die beschädigt waren oder ihre Torpedos verbraucht hatten.

Der von den Zerstörern gelegte Rauchschleier trieb nordostwärts und deckte auch die vier übrigen Schlachtkreuzer. Sie hatten eine Erholung, wenn sie auch noch so kurz war, dringend nötig. Zu allen anderen Schäden drohten auf „Derfflinger" die veralteten Torpedoschutznetze, die durch einen Schuß aus ihrem Lager geworfen waren und im Wasser trieben, eine Schraube unklar zu machen. Das Schiff mußte stoppen, während die Bedienungsmannschaften des Turmes C und D die Netze klarierten.

Hipper hatte die Absicht, seine Flagge auf „Seydlitz" zu setzen, wovon „Lützow" letztere benachrichtigte. Hipper rief dem Kommandanten des „Derfflinger" beim Passieren mit „S 39" zu, das Kommando solange zu übernehmen, bis seine Flagge wieder auf einem der

Schiffe wehe. „Derfflinger" drehte nordwärts, „Seydlitz", „Moltke" und „von der Tann" folgten.

Die Schiffe der I. Aufklärungsgruppe boten ein herrliches und packendes Bild des modernen Seekrieges. Ich will versuchen, es auszumalen: „Lützow" dampfte langsam davon. Zwanzig schwere Granaten hatten dem mächtigen Schiff tödliche Wunden gebracht. Sein Bug lag tief im Wasser. Rauchwolken stiegen, Unheil verkündend, aus dem Vorschiff auf. Seine Geschütze schwiegen. Offiziere und Mannschaften, mehr als dezimiert durch krepierende Granaten, bereiten sich zum Kampf auf Leben und Tod gegen zwei neu erstandene Feinde, gegen Feuer und Wasser, vor.

In dem stahlgepanzerten Turm des „Derfflinger" stand ein Mann, der wert war, Nachfolger des kühnen Hipper zu sein. Kapitän Hartog hatte bereits gezeigt, daß er stark war im Austeilen von Schlägen. Nun sollte er zeigen, daß er auch stark war im Nehmen; denn ihm war bestimmt, den Todesritt der Schlachtkreuzer zu führen. „Derfflinger" war aus vielen Kämpfen nicht ohne Schrammen davongekommen. Neun schwere Granaten waren bereits in den Rumpf des starken, von einem Tirpitz gebauten Schiffes gedrungen. Sie hatten nicht vermocht, die Geschwindigkeit zu mindern und die starkgepanzerten, Verderben speienden Türme außer Gefecht zu setzen. Georg v. Hase, der treffliche Leiter seiner Artillerie, hielt sich bereit zu neuen Taten.

„Seydlitz" folgt im Kielwasser des „Derfflinger". Kapitän v. Egidy führt sie unerschrocken und würdig der Taten des Reiterheros von Roßbach, dessen Namen sie trug. Das begeisternde Bild des preußischen Generals, auf dem er als Signal zum Beginn der unwiderstehlichen Reiterattacke seine Pfeife in die Luft wirft, reicht nicht heran an die Schilderung der Ruhmestaten des Schlachtkreuzers in langen endlosen, verzweifelten Kämpfen. Schon haben vierzehn schwere Granaten ihm Rumpf und Türme beschädigt und ein Torpedo seine Bordwand zerrissen.

Auf „Moltke" haben vier schwere Treffer die Aufbauten zertrümmert, aber nichts vermochte ihr tödlichen Schaden zu tun. Hinter „Moltke" folgt „von der Tann", die nach ihrem sagenhaften Sieg über die auf dem Meeresgrunde ruhende „Indefatigable" von drei gewaltigen 38-cm-Granaten hart mitgenommen war. Die Treffer und anderes haben ihre gesamte schwere Artillerie außer Gefecht gesetzt. Das

war aber kein Grund für Kapitän Zenker, den Schauplatz des Kampfes schon zu verlassen. Er fährt weiter als Scheibe. Sein Schiff wird versuchen, das Feuer des Feindes von den Kameraden abzulenken.

Wir wenden uns jetzt zurück zu dem Kommandoturm „Friedrichs des Großen". Der erneute Angriff Scheers war unserer Ansicht nach eine richtige Maßnahme. Seiner Begründung durch Scheer treten wir voll und ganz bei. Aber die Art seiner Ausführung, das erlauben wir uns zu bemerken, ließ viel zu wünschen übrig. Der Kurs der wieder gestreckten Linie Scheers führte auf die Mitte der feindlichen Schlachtlinie. Aus der Meldung der „Moltke" um 6.45 Uhr, die Spitze des Feindes peile 88°, war zu entnehmen, daß der Kurs der deutschen Gefechtslinie von 77° genau auf die Mitte des Feindes führte. Scheer behauptet, es sei sein ausdrücklicher Wunsch gewesen, einen Schlag gegen die Mitte des Feindes zu führen. Er sagt auch, seine Kehrtwendung habe das gewünschte Ergebnis erreicht. Groos stellt fest, daß Scheer zu einem erneuten, mit aller Kraft zu führenden Angriff gegen die Mitte der feindlichen Formation entschlossen war, obwohl er wußte, daß der Gegner dadurch zum zweiten Male in die Stellung des „crossing the T" zu ihm gelangen würde. Alle bald nach der Schlacht von deutscher Seite angefertigte Skizzen beweisen, daß man damals noch annahm, die Hochseeflotte sei von vornherein in einer noch gefährlicheren Lage gewesen, als es tatsächlich der Fall war. Groos sagt bei dem Versuch, das überkühne Unternehmen Scheers zu erklären: „Der Entschluß war in erster Linie die Folge einer Eingebung des Augenblicks, er war so gewagt und kühn und ebenso allen taktischen Grundsätzen widersprechend, daß nur der Erfolg ein solches Manöver rechtfertigen konnte." Wir sind nicht in der Lage, die von Scheer gewählte Art des Angriffs als richtig anzuerkennen.

Aber wie hätte Scheer das Gefecht mit besseren Aussichten auf Erfolg wieder aufnehmen können? Da wir nicht genau wissen, über welche Nachrichten vom Feinde er verfügte, ist es nicht leicht zu sagen, was er hätte tun sollen. Auf jeden Fall war ihm bekannt, daß der Feind in östlicher Richtung stand. Deshalb wäre es vielleicht vorteilhaft gewesen, mit der Flotte auf etwa S-Kurs (167°) oder SSO-Kurs (145°) zu schwenken. Er hätte das Manöver um 7 Uhr beginnen können. Um 7.16 Uhr würden seine 16 Schlachtschiffe auf dem neuen Kurs gelegen haben. Die I. und II. Aufklärungsgruppe



Kommodore Heinrich



Korvettenkapitän Goehle

hätte vor der Spitze der Schlachtlinie versammelt stehen können. Im Feuerlee der Aufklärungsstreitkräfte hätten die Zerstörer sich in einem Gebiet sammeln können, das groß genug war, um gegenseitige Behinderung der Flottillen beim Angriff auszuschließen.

Alle Linienschiffe wären gegen 7.16 Uhr, zu der Zeit, als Scheer zum zweitenmal abdrehen mußte, unter günstigen Bedingungen ins Gefecht gekommen. Der Einsatz der schon stark mitgenommenen Schlachtkreuzer und die damit verbundene Gefahr ihres Verlustes hätte sich erübrigt, die Leichten Kreuzer hätten ihren Posten an der Spitze wieder einnehmen können. Die Zerstörer hätten vorzügliche Angriffsgelegenheit gehabt. Die Deutschen hätten das Gefecht auf dem Kurse nach ihrer Basis führen können. Schließlich hätten die Geschwader jederzeit durch eine einfache Wendung um 90° nach Westen das Gefecht abbrechen können. Zwei Nachteile mußten in Kauf genommen werden: 1. Die Deutschen waren an dem Schwenkungspunkt der Linie der Enfilierung bis zu einem gewissen Grade ausgesetzt. Das wäre aber leichter zu ertragen gewesen, als die Enfilierung ihrer ganzen Linie, die später tatsächlich eintrat. 2. „Wiesbaden" wäre nicht zwischen beide Gefechtslinien geraten. Vielleicht war der beste Weg, das Schiff zu retten, die Schlacht von ihm weg nach Süden zu ziehen. Dadurch wäre auch der Rückzug der „Lützow" gedeckt worden. Wir haben versucht, uns bei unserem Vorschlage in die Lage Scheers hineinzudenken und einen Ausweg anzudeuten, der wohl betretbar gewesen wäre. Wir kommen jetzt wieder auf die Schilderung der Schlacht zurück.

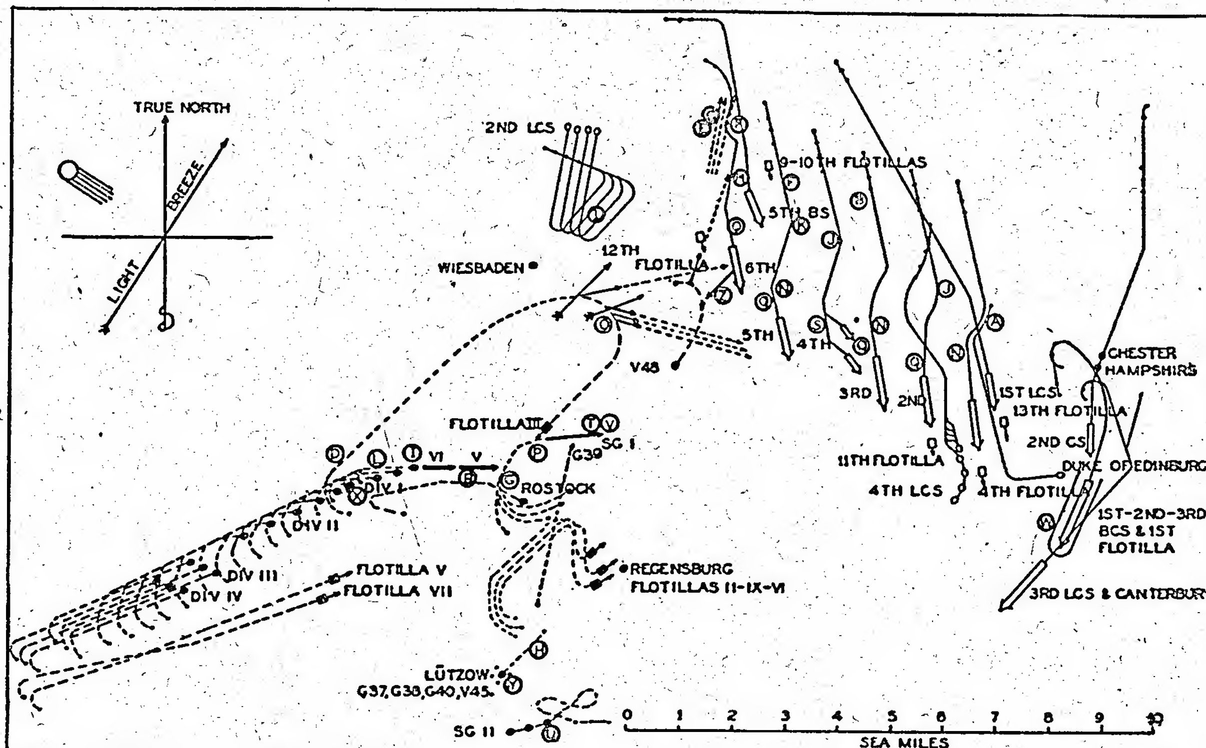
Um 7.03 Uhr passierte „Iron Duke" das Wrack der „Invincible" (Plan 44—B). Der Zerstörer „Badger" war dort mit der Rettung der wenigen Überlebenden beschäftigt. Jellicoe fragte an: „Ist das Wrack eins von unseren Schiffen?" Die niederschmetternde Antwort lautete: „Ja, Invincible." Das war ein schlechtes Omen, der Name selbst war Ironie. Der Anblick muß für den Oberbefehlshaber, der in diesem Augenblick an dem Höhe- und Wendepunkt seiner langjährigen verdienstvollen Laufbahn angelangt war, erschütternd gewesen sein.

Um 7.53 Uhr drehte „Marlborough" zwecks Vermeidung von drei Torpedos ab (Plan 44—E), die wahrscheinlich gegen 6.45 Uhr von „V 48" geschossen waren (Plan 43—O). Möglicherweise stammten sie auch von „Wiesbaden". Jedenfalls geriet der Kreuzer in Verdacht, die

Torpedos geschossen zu haben und wurde nun von der 5. und 6. Division unter vernichtendes Feuer genommen (Plan 44—O). Die dritte und vierte Salve der „Marlborough" rissen die Bordwände auf und warfen die Schornsteine um. „Colossus" beschoß um diese Zeit einen Zerstörer und behauptet, ihn versenkt zu haben (Plan 44—K). Ihr Ziel war sicherlich „V 48", ihre Behauptung aber übertrieben, denn der deutsche Zerstörer scheint sich langsam in südlicher Richtung weiterbewegt zu haben. Wahrscheinlich wurde er von dem Linienschiff durch Treffer noch mehr beschädigt. Trotzdem gelang es ihm offenbar auch noch, seinen sechsten Torpedo zu schießen, der um 7.08 Uhr beinahe die „Agincourt" getroffen hätte (Plan 44—M). Es ist zu schade und beschämend, daß wir die Einzelheiten der tatenreichen Fahrt von „V 48" nicht mehr feststellen können!

Die I. Aufklärungsgruppe ging um 7.04 Uhr wieder auf ihren Posten vor der Linie. Das III. und I. Geschwader steuerten in Kiellinie Kurs Ost (77°). „Markgraf" meldete seine Backbordmaschine außer Betrieb und seine Unfähigkeit, Position zu halten (Plan 44—L). Anscheinend blieb das Schiff trotzdem auf Position. Die deutschen Linienschiffe konnten mit zwei von ihren drei Maschinen ohne weiteres 15 Seemeilen durchhalten. „Regensburg" mit der II., VI. und IX. Flottille stand etwas südlich von der I. Aufklärungsgruppe zum Angriff bereit. Die V. Halbflottille der III. Flottille dampfte auf „Wiesbaden" zu. Boedicker hielt die II. Aufklärungsgruppe weit südlich des Gefechtes. „Elbing" hatte im ungünstigsten Augenblick Kondensatorhavarie, so daß „Frankfurt" allein intakt blieb. Die mannigfachen Havarien seiner Kreuzer verhinderten Boedicker, an den Kampfhandlungen teilzunehmen.

Nun begannen kleinere Gefechte als Vorläufer des Zusammenpralls der Schlachtlinien. Auf beiden Seiten gerieten Leichte Streitkräfte in den Schußbereich der Linienschiffe. Das 2. Leichte Kreuzergeschwader trat um 7.05 Uhr Backbord querab von der deutschen Linie aus dem Dunst heraus, kurz nachdem Goodenough die von uns eingehend besprochene Meldung abgesandt hatte. „Markgraf" eröffnete unverzüglich das Feuer. „König", „Großer Kurfürst", „Kaiser" und „Prinzregent Luitpold" folgten (Plan 44—I). Goodenough drehte schnell mit hoher Geschwindigkeit nach Norden ab und entkam durch ein Wunder ohne einen Treffer. Bedauerlich war, daß die Aufmerksamkeit der Deutschen nach dieser Richtung abgelenkt wurde, während



Plan 44: 7 Uhr bis 7,15 Uhr nachmittags.

ihr Hauptgegner kurz darauf aus östlicher Richtung auf dem Plane erschien. Um 7.05 Uhr gelangte die V. Halbflottille auf dem Wege zur „Wiesbaden" in Sichtweite der 5. und 6. Division. „Colossus", die mit der Mittelartillerie auf „V 48" schoß, eröffnete das Feuer auf die Zerstörer mit ihrem schweren Turm A. Kapitänleutnant Gautier, der Chef der V. Halbflottille, hielt trotzdem Kurs durch, zur Ausführung seines von Scheer selbst ausgehenden Befehls, die Besatzung der „Wiesbaden" zu retten.

Während der geschilderten Gefechte sichteten sich die beiden feindlichen Schlachtlinien. Einige der britischen Linienschiffe eröffneten sofort das Feuer, „St. Vincent" und „Neptune" um 7.04 Uhr. Eine Minute später kam „Revenge", um 7.06 Uhr gefolgt von „Agincourt". Die I. Aufklärungsgruppe näherte sich mit nördlichem Kurs zur Einnahme ihres Postens vor den Linienschiffen und wurde daher von dem Feuer der 5. und 6. Division enfiliert. Gleich eine der ersten Salven deckte „Derfflinger" um 7.04 Uhr ein. Eine Granate beschädigte die Backbordbatterie (Plan 44—G). Durch eine Laune des Zufalls erhielt „Lützow" um diese Zeit ihren 21. Treffer (Plan 44—H).

Jellicoe führte um 7.05 Uhr, als das Artilleriefeuer begann, ein eigenartiges Manöver aus. Er ließ seine gesamten 24 Linienschiffe gleichzeitig um drei Strich auf den Gegner zu wenden, auf Kurs SWzS (201°). Das Manöver brachte die Schlachtlinie in eine recht komplizierte Formation. Sie hatte sowieso schon aus sechs, parallelen Kurs steuernden Kolonnen bestanden. Die vier Schiffe jeder Kolonne standen nunmehr in einer 3-Strich-Staffel. Es bedurfte also zweier aufeinanderfolgender Manöver zur Wiederherstellung der aus 24 Schiffen bestehenden Kiellinie. Ein einfacheres Manöver wäre gewesen, die Divisionsflaggschiffe gleichzeitig wenden und die übrigen Schiffe der Divisionen in ihrem Kielwasser folgen zu lassen.*)

Wie bereits gesagt, wäre um die Zeit für Jellicoe das Herumwerfen seiner Front nach rechts am zweckmäßigsten gewesen. Wenn auch alle ihm zugegangenen Nachrichten darauf hindeuteten, daß seine Aufstellung für das erwartete Gefecht vollendet gut sei, stand aber seine Schlachtlinie in Wirklichkeit keineswegs senkrecht zur Peilung des Gegners. Die Folge war, daß seine am rechten Flügel stehenden Divisionen auf Nahentfernung ins Gefecht kamen, die am linken

*) Anm. des Übersetzers: Der Verfasser scheint hier zu irren, nach Jellicoes Buch S. 367 ist die Wendung divisionsweise ausgeführt worden.

Flügel stehenden jedoch aus dem Gefecht ausgeschaltet blieben. Wir machen Jellicoe dieserhalb nicht den geringsten Vorwurf. Seine leichten Streitkräfte waren es, die in der Aufklärung versagt hatten. „Iron Duke" war erst um 7.12 Uhr in der Lage, den Gegner selbst zu peilen. Wenn zwei Flotten bei schlechter Sichtigkeit in einem rechten Winkel aufeinandertreffen, wird die sich ergebende Situation gewöhnlich völlig vom Zufall abhängen. Der Verfasser weiß aus eigener Erfahrung, wie schwer es ist, eine Flotte unter solchen Umständen richtig zu führen. Dabei war in den ihm aus eigenem Erleben bekannten Fällen die Lage nicht annähernd so schwierig, als die Jellicoes. Immerhin war die Lage Jellicoes noch tausendmal besser als die Scheers.

Die Flotten waren so nahe aneinander geraten, daß eine bis zum Ende durchzuschlagende Schlacht unvermeidlich zu sein schien. Die Deutschen fuhren genau in die Mitte der Grand Fleet hinein. Eine ungünstigere und gefährlichere Lage ist nicht denkbar. Jellicoe hatte alle Vorteile der taktischen Stellung, der Beleuchtung und der zahlenmäßigen Überlegenheit auf seiner Seite und noch dazu alle diese Vorteile in hohem Maße. Scheers draufgängerischer Plan konnte zu den schlimmsten Folgen führen.

Die IX. Halbflottille lag um 7.09 Uhr unter schwerem Feuer der „Benbow", zu der sich bald noch „Neptune", „Canada" und „Iron Duke" gesellten. Gautier kam zu der Überzeugung, daß er angesichts eines gewaltigen Sperrfeuers niemals die „Wiesbaden" erreichen würde und drehte um. „V 73" feuerte gegen 7.10 Uhr einen Torpedo auf das 5. Linienschiffgeschwader, „G 88" drei auf die 5. Division (Plan 44—O). Etwas später, wahrscheinlich gegen 7.17 Uhr, sichtete „Neptune" drei Torpedolaufbahnen. Es gelang ihr, auszuweichen mit dem Ergebnis, daß sie von der „St. Vincent" maskiert wurde (Plan 45—D). „Barham" wich um 7.18 Uhr dem vierten Torpedo aus (Plan 45—H). Die V. Halbflottille stand in sehr günstiger Stellung zum Schießen von Torpedos. Es ist bedauerlich, daß sie dieselbe nicht besser ausnutzte.

Jellicoe hatte um 7.09 Uhr seine Linienschiffe gleichzeitig auf Kurs S (167°) zurückwenden lassen (Plan 44—N). Er hatte das Aufdampfen der „Regensburg" und ihrer Flottillen von Südwesten her bemerkt, vielleicht sichtete er auch die III. Flottille im Westen. In seiner komplizierten Formation war das Ausweichen vor Torpedolauf-

bahnen schwierig. Er war sich daher klar geworden, daß er seine Schlachtlinie wieder auf Divisionskolonnen aufbauen mußte.

Gegen 7.12 Uhr eröffnete die Mehrzahl der britischen Linienschiffe das Feuer (Plan 44—Q). Ausmaß und Erfolg ihres Feuers erhellt aus nachstehender Tabelle:

Zeit	Feuerndes Schiff	Entfernung	Salven	Angebliche Treffer
7.04 Uhr	„Neptune"	9200 m	4	2
7.04 „	„St. Vincent"	9000 m	20	Viele deckende Salv.
7.05 „	„Revenge"	10000 m	16	6
7.06 „	„Agincourt"	10000 m	—	4
7.10 „	„Ajax"	17000 m	1	0
7.12 „	„Marlborough"	9500 m	14	5
7.12 „	„Hercules"	8200 m	6	2
7.13 „	„Iron Duke"	14000 m	4	1
7.14 „	„Monarch"	16400 m	5	2 deckende Salven
7.15 „	„Colossus"	8200 m	5	4
7.15 „	„Royal Oak"	12800 m	7	2
7.15 „	„Orion"	17300 m	6	2 deckende Salven
7.16 „	„Centurion"	16000 m	—	0
7.17 „	„King George V"	—	6	—
7.17 „	„Temeraire"	10900 m	7	—
7.17 „	„Bellerophon"	10000 m	6	2 deckende Salven
7.17 „	„Benbow"	—	7	1
7.20 „	„Canada"	—	4	2 deckende Salven
7.20 „	„Superb"	10000 m	4	2
7.20 „	„Collingwood"	7300 m	2	—
		Summe der Treffer		29

Abgesehen von den vorstehend angeführten Schiffen der sechs Linienschiffdivisionen, feuerten auch das 5. Linienschiffgeschwader und die Schlachtkreuzergeschwader von 7.17 Uhr ab einige Minuten lang. Angaben über die Anzahl der von ihnen gefeuerten Salven und erzielten Treffer sind nicht bekanntgeworden.

Wir werden jetzt die Wirkung des gewaltigen Artilleriefeuers auf die Hochseeflotte beschreiben, und wie es den Deutschen gelang, sich der mißlichen und geradezu kritischen Lage zu entziehen. Wie gesagt, lag die I. Aufklärungsgruppe seit 7.04 Uhr unter schwerem Feuer. „Derfflinger" stützte gegen 7.10 Uhr das Ruder auf Kurs Ost (77°), Kapitän z. S. Hartog vermehrte nun seine Fahrt (Plan 44—P). Das konzentrierte Feuer des Gegners nahm von da ab an Stärke noch zu. Sobald die Spitzenschiffe des III. Geschwaders um 7.12 Uhr aus dem Dunst und Rauch heraustraten, wurden sie von einem

Hagel von Granaten überschüttet. Dicht hinter dem III. Geschwader folgte das I. Geschwader. Während die Schlachtkreuzer ihr Vorsetz-Manöver ausführten, hatte Behncke mit der Fahrt heruntergehen müssen, so daß die nachfolgenden Schiffe bis zum Flaggschiff aufliefen. Zeitweise mußten die Schiffe der VI. Division sogar stoppen bzw. mit den Maschinen zurückschlagen. „König" war, um seine Breitseite zum Tragen zu bringen, gezwungen, nach Südost abzudrehen und erhielt sofort zwei schwere Treffer.

Die deutschen Spitzenschiffe sahen, als die ersten Granaten in ihrer Nähe einschlugen, nichts von feindlichen Schiffen, aber ringsum am Horizont flammten im weiten Bogen die Mündungsfeuer von schweren Geschützen auf. Entfernungsmessen war unmöglich, ebensowenig das Erfassen irgendeines Zieles. Das tödliche, auf mittlere Entfernung abgegebene Feuer der Briten konnte nicht erwidert werden.

Groos gibt zu, daß die Situation die schlimmste und gefährlichste der ganzen Schlacht war. v. Hase schreibt: „Wir waren in eine Todesfalle geraten." Es hatte fast den Anschein, als ob Scheers Versuch, den Feind durch einen allen Regeln der Taktik zuwiderlaufenden Angriff zu überraschen, zur größten Niederlage der Seekriegsgeschichte führen würde. Er hatte durch sein Verfahren Jellicoe alle Möglichkeiten für einen Vernichtungssieg in die Hand gespielt. Ein solcher entscheidender Sieg mußte auch die Entscheidung des größten Krieges der Weltgeschichte herbeiführen. Wir wollen nun untersuchen, ob Jellicoe es verstand, die Gelegenheit beim Schopfe zu fassen bzw. wenn er versagte, ob Scheer dann noch imstande war, durch ein verzweifeltes Manöver seine Flotte aus ihrer kritischen Lage zu befreien.

Prüfen wir zunächst, welche Maßnahmen Scheer ergriff. Seine Anordnungen wurden in der Zeit von 7.13 Uhr bis 7.21 Uhr getroffen. In kurzen acht Minuten mußte er Beschlüsse fassen, die kriegsentscheidend waren. Er konnte nur wenig von den Vorgängen an seiner Spitze und gar nichts von den Bewegungen des Gegners sehen. Selbst nach dem Kriege war seine Auffassung der Lage noch recht ungeklärt. Wohl *kein* Feldherr hat in der Geschichte unter solchem Druck gestanden wie Scheer in diesen wenigen Minuten, in denen es um das Geschick der Welt ging. Wir sprechen hiermit unsere uneingeschränkte Bewunderung für Scheer und seine einzig dastehende Entschlossenheit aus, mit der er klare Entscheidungen in den

außerordentlich kritischen Minuten traf. Wenn wir eingehender darauf zu sprechen kommen, wie er verfuhr, soll das keinerlei Kritik bedeuten. Unsere Erörterungen beruhen auf dem Studium aller einschlägigen Verhältnisse, das viele Jahre erforderte, und auf Erkenntnissen, die Scheer erst lange nach dem Kriege gewinnen konnte. Wir bringen die Schilderung der hochinteressanten Geschehnisse lediglich zu dem Zweck, um soviel als möglich taktische Lehren aus ihnen zu ziehen. Wir wollen damit der Zukunft dienen und keine nachträgliche Kritik an der Vergangenheit üben.

Groos sagt, Scheer wurde sich klar darüber, daß er die Schiffe seiner Schlachtlinie aus der gefährlichen Situation herausziehen müsse. Zu dem Zweck sollte die I. Aufklärungsgruppe ohne Rücksicht auf Verluste angreifen und unter ihrem Schutz die Masse der Zerstörer möglichst nahe an die feindliche Schlachtlinie zum Angriff herangebracht werden. Während des Angriffs sollte die Schlachtlinie kehrt machen und sich, von dem Angriff der Schlachtkreuzer und Zerstörer gedeckt, der Umklammerung durch den Feind entziehen.

Scheer gab um 7.13 Uhr, seinem Entschluß entsprechend, der I. Aufklärungsgruppe den Befehl: „Ran an den Feind." Der Befehl bedeutete einen Angriff, ohne Rücksicht auf Verluste, durch eine Gefechtswendung mitten in den Feind hinein. Um 7.14 Uhr bzw. 7.15 Uhr gab Scheer jedoch in Abänderung seines ersten Befehls den Schlachtkreuzern durch Signalbefehl auf, nur gegen die feindliche Spitze zu operieren. Zwischen 7.16 und 7.18 Uhr, wahrscheinlich zu letzterer Zeit, ließ er seine Schlachtlinie die Gefechtskehrtwendung ausführen (Plan 45—I). Die Zerstörer dampften erst um diese Zeit an den Schlachtkreuzern vorbei, obwohl Heinrich schon 20 Minuten vorher den Angriff befohlen hatte. Scheer befahl die Zerstörer erst um 7.21 Uhr zum Angriff.

Es erhebt sich zunächst die Frage: Welche praktische Unterstützung konnten die deutschen Schlachtkreuzer den Linienschiffen bei ihrem Rückzug gewähren, abgesehen davon, daß sie das britische Artilleriefeuer auf sich zogen? Nicht klar ist ferner, welche Art von Hilfe vier bereits erheblich beschädigte Schlachtkreuzer den Zerstörern bei ihrem Angriff gegen 27 Linienschiffe leisten sollten. Mehr als das Artilleriefeuer von den Linienschiffen ab und auf sich ziehen, konnten sie in keinem Fall tun. Wir halten aber auch das für zwecklos. Wenn zu befürchten stand, daß das britische Feuer große Beschädigungen

und Verluste herbeiführen werde, so wäre es für die Deutschen besser gewesen, die Beschädigung ihrer praktisch fast noch intakten Linienschiffe in Kauf zu nehmen, als erneute Beschädigungen der schon stark mitgenommenen Schlachtkreuzer. Ferner wäre der Verlust von vier Schlachtkreuzern für die Deutschen weit schmerzlicher gewesen, als der einer gleichen Anzahl von Linienschiffen. Die Tatsache, daß Scheer seinen Befehl für die I. Aufklärungsgruppe, sich rücksichtslos einzusetzen, schon ein oder zwei Minuten später abänderte, ist das Eingeständnis, daß er einen Fehler begangen hatte. Der Befehl von 7.13 Uhr war unserer Ansicht nach ein sehr schwerwiegender Fehler. Er war nicht nur bei den bestehenden Verhältnissen unangebracht, sondern auch grundsätzlich falsch. Wir müssen aber nochmals darauf hinweisen, daß Fehler in einer derartig gespannten Situation leicht unterlaufen können. Der auf Scheer lastende Druck war zu dieser Zeit unvorstellbar stark.

Es erhebt sich schließlich die Frage: Warum zögerte Scheer das Signal für die Gefechtskehrtwendung bis etwa 7.18 Uhr hinaus, wenn die Lage um 7.13 Uhr seiner Ansicht nach so verzweifelt war, daß sie das Opfer der Schlachtkreuzer rechtfertigte? Vielleicht war die Spitze seiner Linie durch die Fahrtermäßigung des III. Geschwaders derartig in Unordnung geraten, daß die Kehrtwendung vor Wiederherstellung der Ordnung untunlich erschien. Vielleicht hatte sich die Übermittlung des Signals verzögert und Scheer wartete ab, bis alle Schiffe es verstanden hatten. Schließlich war es sehr wichtig, daß alle Schiffe vor Ausführung des schwierigen Manövers einige Minuten Zeit bekamen zur Vorbereitung und zur Verbesserung ihrer Position. Wenn wir das alles bedenken, erklärt sich die Verzögerung der Ausführung des von Scheer um 7.13 Uhr gefaßten Entschlusses um 5 Minuten ohne weiteres. Wenn auch unerwünscht, so war die Verzögerung doch unvermeidlich und letzten Endes ein Ergebnis von Scheers Absicht, den Briten im Ansturm auf ihre Mitte einen überraschenden Schlag zu versetzen.

Ebenso unerwünscht war der Umstand, daß keine Zerstörer zur Deckung des Rückzuges der I. Aufklärungsgruppe und des III. Geschwaders durch einen künstlichen Rauchschleier zur Verfügung standen. „Rostock" war zwar in der Nähe, aber Michelsen hatte die I. Halbflottille in Richtung auf „Wiesbaden" detachiert. Über die VI. Halbflottille ist nichts bekannt, wahrscheinlich war sie der V. gefolgt. Die

V. und VII. Flottille standen nutzlos zu weit hinten. Die zersplitterte Aufstellung ihrer Zerstörer in dem kritischen Moment der Schlacht war für die Deutschen sehr nachteilig.

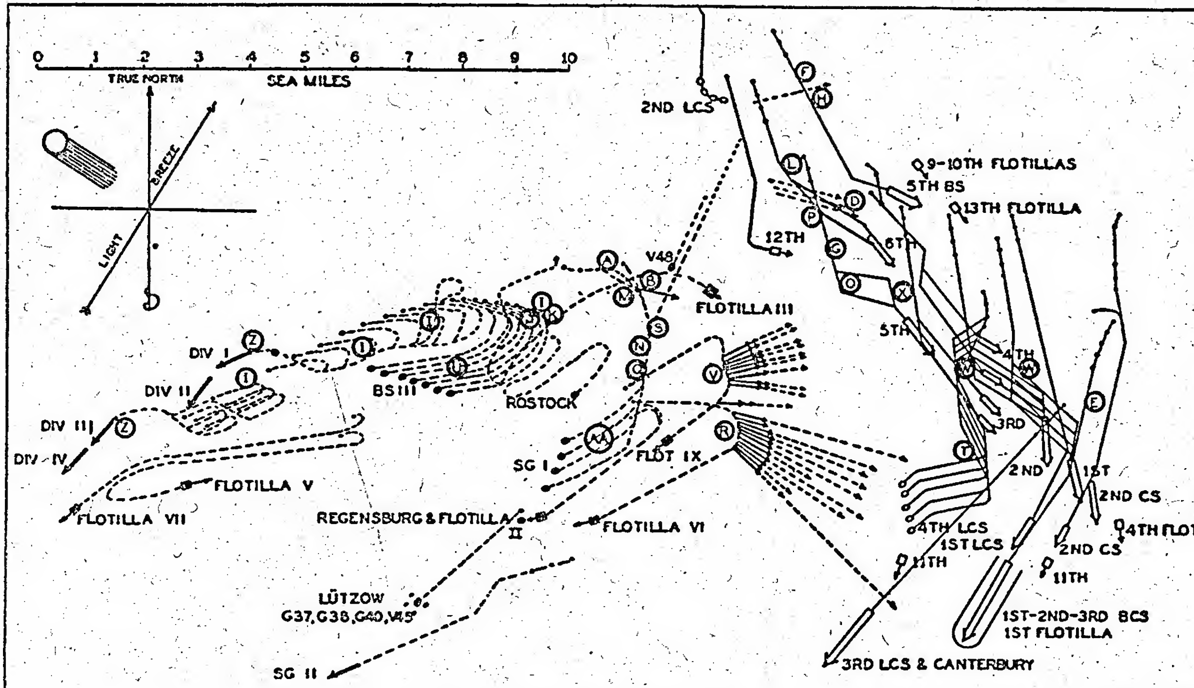
Wir erwähnten, daß Scheer den Zerstörern erst um 7.21 Uhr Befehl zum Angriff gab. Möglicherweise rechnete er damit, daß sie angreifen würden, ohne Befehl dazu abzuwarten. Vielleicht war ihm auch Heinrichs Signal bekannt, und er heißte das seinige nur, um alles zur Sicherstellung des Angriffs getan zu haben.

Unseres Erachtens waren um 7.13 Uhr die notwendigen Befehle in nachstehender Reihenfolge zu erlassen: 1. Befehl zum Angriff für die Zerstörer der Aufklärungsstreitkräfte. 2. Befehl für die I. Aufklärungsgruppe zum Rückzug so schnell wie möglich. 3. Befehl für die Gefechtskehrtwendung der Schlachtlinie. 4. Befehl für die Zerstörer des Gros zur Deckung des Rückzugs aller Großkampfschiffe, in erster Linie der Schlachtkreuzer durch künstliche Rauchschleier.

Die Befehle waren in schneller Folge mit Flaggen und Funkspruch zu geben.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen schildern wir den Verlauf von Scheers Rückzug. „Derfflinger" und „Seydlitz" lagen um 7.13 Uhr unter furchtbarem, konzentrierten Feuer. Sie erhielten um 7.14 Uhr Scheers Signal zum Angriff und Einsatz bis zur Vernichtung. Hartog wiederholte das Signal und ging sofort auf Kurs SO (122°). Er heißte dann das Signal 23 Knoten (Plan 44—T) und warf sein Schiff auf Süd (167°) herum. Der Abstand von der 5. und 6. britischen Division betrug nur noch 6800 Meter. Der starke Panzer der Schiffe war nicht mehr imstande, die feindlichen 38-cm-Granaten im Nahgefecht abzuweisen. „Der Todesritt begann."

Um 7.15 Uhr durchschlug auf „Derfflinger" eine 38-cm-Granate die Turmdecke des Turmes D und explodierte im Turm inmitten der emsig tätigen Geschützbedienung (Plan 44—V). Ihre tödlichen, zackigen Sprengstücke und Splitter mähten die unter dem trefflichen Oberstückmeister Arndt kämpfenden, tapferen Leute nieder. Das Schlimmste war, daß zwei Kartuschen Feuer fingen. Gräßliche, weißglühende Flammen sausten durch das Turminnere und die Munitionsaufzüge bis zum Umladeraum. Die Türen zu den Munitionsräumen hielten glücklicherweise dicht und wiesen die Stichflammen ab. „Derfflinger" entging dem Schicksal der drei britischen Schlachtkreuzer. Von den prachtvollen 75 Männern der Geschützbedienung blieb nur ein



Plan 45: 7,15 Uhr bis 7,30 Uhr nachmittags.

einziger am Leben. Ihr Tod war furchtbar, das Ende kam glücklicherweise rasch. Ehre den tapferen Seeleuten!

Die Hochseeflotte erhielt um 7.15 Uhr zwei weit über ihr Ziel hinausgehende Zufallstreffer. „Helgoland", hinten bei dem I. Geschwader, erhielt den einen (Plan 44—X), der zweite traf „Lützow" und brachte die Zahl der erhaltenen Treffer auf 24 (Plan 44—Y). „Elbing" meldete lecke Kondensatoren und erhebliche Herabsetzung ihrer Geschwindigkeit (Plan 44—U). In der Nähe der I. Aufklärungsgruppe dampften die VI. und IX. Flottille zum Angriff.

Während der Schwenkung der I. Aufklärungsgruppe auf südlichen Kurs trafen schwere Geschosse in schneller Folge ihre Schiffe. „Seydlitz" wurde um 7.16 Uhr im Achterschiff von einer, möglicherweise von zwei schweren Granaten getroffen (Plan 45—A). „Derfflinger" erhielt zwischen 7.16 Uhr und 7.22 Uhr drei schwere, hauptsächlich von „Colossus" stammende Treffer. Ein gewaltiges 38-cm-Geschoß explodierte unter der Kommandobrücke. Große Stahlplatten der Decksbeplattung wurden in die Luft gewirbelt. Feuer tobte durch die wie Draht zusammengebogenen und ineinander verflossenen Massen von Wrackteilen. Die 15-cm-Bedienungsmannschaften versuchten das rasende Feuer zu bezwingen, zwei weitere Granaten krachten durch die Schornsteine, explodieren auf dem Wasser und überschütten die Reihen der Mannschaften mit einem Schauer durch die Luft sausender Stahlsplitter. Um 7.19 Uhr wird der achtere Kommandoturm des „von der Tann" getroffen (Plan 45—M). Splitter dringen durch die Sehschlitze und töten das gesamte Personal des Turmes. Um 7.20 Uhr gelingt es dem Schiff, einem von der „Revenge" um 7.15 Uhr gefeuerten Torpedo auszuweichen (Plan 44—Z). Nebenbei feuerte auch „Derfflinger" um 7.16 Uhr einen Torpedo, was in den britischen Berichten nicht erwähnt wird (Plan 45—B).

„Derfflinger" wurde um 7.23 Uhr zweimal, im ganzen nunmehr siebenmal getroffen (Plan 45—Q). Die erste Granate von 38-cm-Kaliber durchschlug die Backbordseite der Barbette des Turmes C und krepierte unter den Geschützen. Nicht weniger als 10 Kartuschen im Turm und Umladeraum fingen Feuer. Fünf Leute konnten sich schwer verbrannt durch die für das Hinauswerfen der Patronenhülsen bestimmte Öffnung des Turmes retten. Die übrigen 73 ereilte auf ihren Stationen der Tod. Mit seinen Leuten blieb der tapfere Turmkommandant, Leutnant v. Boltenstern. Wiederum hielten die

Türen zu dem Munitionsraum dicht und verhinderten eine Explosion und die Vernichtung des Schiffes.

Der zweite Treffer um die Zeit war eine 30,5-cm-Granate, sie traf die gekrümmte Oberfläche des Kommandoturms, der Turm schüttelte sich und bebte bei dem furchtbaren Aufprall wie bei einem Erdbeben. Offiziere und Mannschaften wurden herumgeschleudert wie Puppen. Der Navigationsoffizier und einige Leute wurden durch scharfe durch die Sehschlitze eindringende Stahlsplitter verwundet.

Ein Glück für „Derfflinger", daß die Granate, von dem starken Turmpanzer abgewiesen, außerhalb des Turms krepierte. Die grünlichgelben bei der Explosion der Ladung entstehenden Gase drangen in den Kommandoturm. Das Personal im Turm rettete sein Leben durch rasches Aufsetzen der Gasmaske, die dann seinen Dienst schwierig machte.

Zu dieser Zeit sah v. Hase sich durch zwei Havarien gezwungen, die Feuerleitung der schweren Artillerie ganz allein und unmittelbar auszuüben. Alle Sprachrohre und Fernsprecher nach dem Vortopp fielen aus. Der Leiter des Fleckerdienstes, der tüchtige Leutnant v. Stosch, dessen ausgezeichnete Beobachtung der Salvenaufschläge des „Derfflinger" soviele Erfolge gezeitigt hatte, wurde zum stummen Zuschauer der weitertobenden Schlacht. Die zweite Havarie entstand tief unten im Schiff durch Eindringen von Gas in den Entfernungs-Übermittlerraum. Sie beraubte Hase des ganzen komplizierten Mechanismus für die Feuerleitung, ihm blieb nur ein einziger Fernsprecher zur Übermittlung von Befehlen, sowie der Entfernung und Seitenverschiebung an die schweren Türme. So hatte er wenigstens alle Hände voll zu tun. Er mußte sich beeilen, bei dem Bestreben, noch Treffer zu erzielen; denn als er nach achtern blickte, bot sich dort ein furchtbares Bild: „Aus beiden schweren Türmen sprangen hohe Flammen gemischt mit gelblich gefärbtem Rauch auf, zwei schauerlich anzusehende Feuersäulen."

Was war aber mit 4 Geschützen und ihren übermüdeten Bedienungsmannschaften noch zu machen, bei der Unmöglichkeit, durch den immer dicker werdenden Rauch und Dampf ein Ziel zu erfassen?

„Ich beobachtete den Feind durch mein Periskop. Seine Salven schlugen rings um uns ein, von dem Gegner selbst, der in einem großen Halbkreis rings um uns stand, war nichts zu sehen. Was wir sehen konnten, waren die rotgolden aufflammenden Mündungsfeuer

seiner Geschütze. Nur selten ließen sich Umrisse eines Schiffskörpers ausmachen. Ohne viel Hoffnung, dem Gegner zu schaden, ließ ich die beiden vorderen Türme Salve auf Salve feuern. Ich hatte im Gefühl, daß das Schießen einen beruhigenden Einfluß auf die Nerven meiner Leute ausübte. Hoffnungslose Verzweiflung würde die ganze Besatzung überwältigt haben, sobald wir das Feuer einstellten. Unsere Leute dachten, so lange wir noch schießen, kann es nicht so schlimm mit uns stehen."

So schildert v. Hase die Situation, und so war es überall auf der Hochseeflotte. Die Beleuchtungsverhältnisse für sie waren zu dieser Zeit so schlecht, daß selbst die Briten es zugaben. Einmal mag es daher gekommen sein, daß das Blickfeld an sich aus verschiedenen Richtungen ungleich beleuchtet war. Wahrscheinlich konnte man gegen die untergehende Sonne und den hellen Horizont besser sehen als mit der Sonne gegen den dunklen Horizont. Dazu kam, daß die Deutschen in der Luvposition, d. h. näher am Winde, waren. Daher trieben die gewaltigen Rauch- und Gaswolken von den Schornsteinen, Geschützen und Bränden mit dem Winde in Richtung auf den Feind und erschwerten das Sehen und den Gebrauch von Fernrohren und Entfernungsmessern, während der Wind den Rauch von den britischen Schiffen nach Lee wegfegte und ihr Gesichtsfeld säuberte. Die Deutschen waren schließlich mehr wie die Briten auf Kohlenfeuerung angewiesen, was den Rauch, besonders bei hoher Fahrt der Schiffe, noch vermehrte.

Hartog erhielt um 7.17 Uhr das Signal Scheers, gegen die feindliche Spitze zu operieren. Da er seit 7.15 Uhr nichts anderes tat, war nichts zu veranlassen. Um 7.20 Uhr drehte er langsam Strich für Strich vom Feinde ab.

Scheer ließ zwischen 7.16 Uhr und 7.18 Uhr die Gefechtskehrtwendung ausführen. Der Bericht von „König" nennt als Zeitpunkt 7.16 Uhr, von „Friedrich der Große" die Zeit von 7.18 Uhr. Letztere dürfte die richtige sein. Das Manöver (Plan 45—I) war aus drei Gründen besonders schwierig. Einmal wegen der Stauchung der Schiffe des III. Geschwaders, dann weil auf „Markgraf" eine Maschine ausgefallen war und schließlich, weil die Schiffe während des Manövers unter Feuer lagen. Genau um 7.18 Uhr erhielt „Großer Kurfürst" vier Treffer und „König" einen (Plan 45—J und K). Das Manöver wurde weiterhin durch den Umstand kompliziert, daß manche Schiffe nach der Vorschrift warteten, bis der Hinter-

mann anfing zu drehen, andere aber angesichts des Ernstes der Situation sofort mit der Wendung begannen.

Das III. Geschwader führte die Gefechtskehrtwendung folgendermaßen aus: Das Schlußschiff, die „Kaiserin", war schon vor der Wendung nicht annähernd auf Position. Als Behncke mit der Fahrt herunterging, war sie bis zum „Prinzregent Luitpold" aufgelaufen und mußte, obwohl sie gestoppt hatte, nach Steuerbord ausscheeren, was ihre Wendung beträchtlich erschwerte. „Kaiser", das Führerschiff der VI. Division, hatte anscheinend keine Schwierigkeiten. „Kronprinz" wurde sehr durch seinen Vordermann „Markgraf" behindert, der auf das Ausführungssignal hin sofort mit der Wendung begann. „Kronprinz" mußte daher warten, bis „Markgraf" frei war und entging dabei knapp einigen Salven. „Markgraf" wurde bei der Wendung durch den Umstand, daß seine Backbord-Maschine noch nicht wieder im Betrieb war, behindert. Kapitän z. S. Seiferling hielt es zur Vermeidung von Kollisionsgefahr für angebracht, seine Position in der Linie zu verlassen. Anstatt die Drehung durchzuführen, stützte er daher eine Zeit lang das Ruder auf Kurs SW (212°), das machte wiederum dem „Großen Kurfürst" Schwierigkeiten, der um 7.18 Uhr beim Beginn des Manövers in schneller Folge 4 Treffer erhalten hatte (Plan 45—J). Während er drehte, erhielt er 3 weitere Treffer, so daß es nunmehr im ganzen 8 waren, von denen 3 in der Wasserlinie vorne saßen. Durch die Granatlöcher strömte soviel Wasser ins Schiff, daß das Vorschiff bis zum Zwischendeck unter Wasser stand. Ein weiterer Treffer hatte viele Kohlenbunker- und Doppelbodenzellen an Backbord vollaufen lassen und dem Schiff eine Schlagseite von 4° nach Backbord gegeben. In dieser kritischen Lage mußte das Schiff vor Beendigung der Wendung zeitweilig auf parallelem Kurs zu „Markgraf" das Ruder stützen.

„König" erhielt, wie berichtet, um 7.18 Uhr einen Treffer hinter Turm C. Die früheren Treffer und Gegenfluten ließen das Schiff vorne tiefer eintauchen. „König" hatte 1000 Tonnen Wasser im Schiff. Da seine Funkeinrichtung zerstört war, erreichte ihn das Signal zur Gefechtskehrtwendung nicht. Da Behncke aber, um seine Geschütze zum Tragen zu bringen, schon auf südlichen Kurs gedreht hatte, konnte er sich den anderen Schiffen in der Wendung ohne weiteres anschließen. Der Kommandant, Kapitän z. S. Brüninghaus, stoppte etwa 360 Meter nördlich von seinem Verbande und legte zur Deckung

gegen das feindliche Feuer einen Rauchschleier. Die südwestliche Brise wehte den Rauch in Richtung des Feindes und bewahrte „König" vor weiteren Treffern.

Die I. Halbflottille machte bei der Rückkehr von ihrem Versuch, die „Wiesbaden"-Besatzung zu retten, einen Durchbruch durch die enggeschlossene Formation des III. Geschwaders und vermehrte dadurch zweifellos noch seine Schwierigkeiten beim Manövrieren. Es ist nicht bekanntgeworden, ob die Zerstörer einen Rauchschleier legten, was in Ansehung der Feuerkonzentration gegen die Linienschiffe sehr nützlich gewesen wäre. Letztere waren langsam, in einer gestaffelten Formation sich fortbewegend, zeitweise in sehr kritischer Lage. Glücklicherweise ließ jetzt, aus einem Grunde, den wir später erfahren werden, das britische Feuer an Heftigkeit und Wirksamkeit nach. Das war etwa um 7.20 Uhr abends.

Nachdem wir gesehen haben, wie das III. Geschwader die Wendung ausführte, wollen wir zeigen, auf welche Weise das I. Geschwader dem Befehl Scheers nachkam. Der Verband dampfte bei Beginn der Wendung anscheinend mit gleichmäßiger Fahrt und richtigen Schiffsabständen. Behnckes plötzliches Heruntergehen mit der Fahrt hatte sich noch nicht auf das I. Geschwader ausgewirkt. Vizeadmiral Schmidt wurde sich klar darüber, daß ein Warten auf das Drehen der hintenstehenden Schiffe und die Ausführung der Gefechts-Kehrtwendung als ein sich allmählich nach vorne fortsetzendes Manöver angesichts der kritischen Lage nicht am Platze war. Es hätte zuviel Zeit beansprucht. Das Schicksal von Völkern hing von Minuten ab und das Beachten von Vorschriften hatte den unerbittlichen Tatsachen gegenüber zurückzutreten. Schmidt ließ daher sein Flaggschiff unmittelbar nach dem Ausführungsbefehl die Wendung beginnen. Scheer ließ den Kommandanten „Friedrichs des Großen", Kapitän z. S. Fuchs, um für die sich drängenden Schiffe des III. Geschwaders Raum zu schaffen, nach Backbord statt nach Steuerbord drehen. Die beiden Abweichungen von der Vorschrift erleichterten der Flotte das Entkommen aus ihrer kritischen Lage wesentlich. Groos schreibt: „Wiederum war es die großartige Seemannschaft und Durchbildung der Admirale und Kommandanten, die verhinderte, daß das Drehen des Flottenflaggschiffs nach Backbord falsch aufgefaßt wurde und daß keine Kollisionen erfolgten." Hatten schon die leichten britischen Streitkräfte in dem „Windy Corner" (Wetterecke) bewun-



Korvettenkapitän Max Schultz



Kommodore v. Reuter

dernswerte Seemannschaft bewiesen, so übertrafen die deutschen Linienschiffe bei dieser Gelegenheit ihre Leistungen bei weitem. Keine Lobeserhebung kann auch nur annähernd der vortrefflichen Handhabung der Schiffe in der außerordentlich schwierigen und kritischen Lage gerecht werden. Die langen Jahre intensiver Friedensarbeit trugen nunmehr ihre Frucht.

Scheer machte um 7.22 Uhr das Signal: Kurs West (257°). Das britische Feuer schlief ein. Eine Zufallssalve schlug um 7.25 Uhr noch in der Nähe von „Kaiser" ein (Plan 45—U). Glücklicherweise traf nur eine Granate. Sie durchschlug den Kasemattpanzer. Sprengstücke von dicht längsseit krepierenden Granaten zerstörten Teile des Torpedoschutznetzes und durchsiebten Wohnräume. Da „Kaiser" im ganzen nur zwei Volltreffer erhielt, ist es wahrscheinlich, daß er den zweiten bei dieser Gelegenheit erhielt. Scheer befahl um 7.27 Uhr Kurs SW (212°) und ließ die Fahrt auf 17 Knoten vermehren. Das II. und I. Geschwader gingen auf den neuen Kurs und stellten die Kiellinie her. Das III. Geschwader dagegen steuerte in gestaffelter Formation noch West-Kurs. Doch paßte es sich, nachdem eine Kollision zwischen „Kaiserin" und „Prinzregent Luitpold" knapp vermieden war, bald der Flottenformation an, was durch die Fahrtvermehrung erleichtert wurde. Seine Schiffe fuhren jetzt in der Reihenfolge „Prinzregent Luitpold", „Kaiserin", „Kaiser", „Markgraf", „Kronprinz", „Großer Kurfürst", „König". „Prinzregent Luitpold" und „Kaiserin" ebenso „Markgraf" und „Kronprinz" hatten also ihre taktischen Nummern gewechselt. Das III. Geschwader war recht erheblich hinter „Friedrich dem Großen" zurückgeblieben.

„Derfflinger" hatte, wie gesagt, um 7.23 Uhr ihre beiden letzten Treffer erhalten. Gerade um diese Zeit staffelte Kapitän z. S. Hartog mit der I. Aufklärungsgruppe um zwei Strich ab (Plan 45—Q). „Derfflinger" gelangte nun in den Schutz des Rauchs der zum Angriff anlaufenden VI. und IX. Flottille. Beatty war nur noch imstande, die übrigen Schiffe der Gruppe unter Feuer zu halten. Die I. Aufklärungsgruppe drehte um 7.27 Uhr ohne Signal auf etwa 245° ab (Plan 45—AA). In demselben Augenblick wurde „Seydlitz" zweimal getroffen. Das Steuerbord-Geschütz ihres hintersten Turmes wurde beschädigt und ein 15-cm-Geschütz außer Gefecht gesetzt. „Markgraf" erhielt den letzten Treffer um 7.35 Uhr, eine 15-cm-Kasematte wurde zerstört. Damit war ihre Trefferzahl auf

fünf gestiegen. Die Gesamttrefferzahl auf allen Schiffen betrug während dieser Phase der Schlacht achtundzwanzig, was sich mit den britischen Angaben deckt. Die wackeren Schlachtkreuzer der I. Aufklärungsgruppe und die Linienschiffe kamen, geschützt durch den Rauch der Schornsteine der VI. und IX. Flottille, deren Taten wir bald verkünden werden, zu einer wohlverdienten Ruhepause.

Zur Vervollständigung des Bildes werden wir jetzt die Bewegungen der Grand Fleet in der Zeit von 7.12 Uhr bis 7.20 Uhr schildern. Wie berichtet, eröffnete um 7.12 Uhr die Mehrzahl der britischen Linienschiffe ein erfolgreiches Feuer. Ein Blick auf Plan 44 zeigt, wie die Lage war. Die Linienpeilung einer Flotte in der Schlacht soll, wenn möglich, senkrecht zur Peilung des Gegners verlaufen. Scheers Linienpeilung verlief parallel zur Peilung des Gegners. Er war also in einer Stellung, wie sie nicht ungünstiger sein kann. Die Aufstellung der Briten war zwar nicht annähernd so schlecht wie die der Deutschen, aber weit davon entfernt, vollendet gut zu sein. Ihre Linienpeilung stand in einem Winkel von 45° zur Peilung des Gegners. Das Gefahrmoment bei der britischen Aufstellung erhellt sofort, wenn wir annehmen, die deutsche Linie hätte um 7.15 Uhr eine Schwenkung nach Norden ausgeführt. Sie wäre dann nach kurzem Anmarsch in der Lage gewesen, die westliche Flanke der englischen Linie zu enfilieren und das gesamte Feuer des III. und I. Geschwaders auf die 6. Division und das 5. Linienschiffgeschwader zu konzentrieren.

Jellicoe war erst um 7.12 Uhr in der Lage, die wahre Peilung des Gegners von „Iron Duke" aus festzustellen. Das bewog ihn, seine Linie möglichst schnell nach rechts zu drehen und auf Kurs Süd (167°) herumzuwerfen. Er versuchte alle sechs Linienschiffdivisionen, unter Benutzung der 3. Division als Pivot für die Drehung der Flotte, auf den beabsichtigten Kurs Süd zu bringen. Er befahl daher um 7.12 Uhr dem 1. Linienschiffgeschwader, sich an das vierte anzuhängen. Etwa eine Minute später wendete der Führer der 4. Division auf „Benbow", Vizeadmiral Sturdee, treffenweise (Plan 44—S) nach Osten zur Vermeidung der von der V. Halbflottille geschossenen Torpedos (Plan 44—O). Sturdee hängte sich danach an die 3. Division an. Letzteres Manöver fügte sich vorzüglich in den Plan Jellicoes ein, das 1. Linienschiffgeschwader an das vierte anzuhängen.

In weiterer Verfolgung seiner Absicht befahl Jellicoe um 7.16 Uhr dem 2. Linienschiffgeschwader sich vor das vierte zu setzen. Das 1. und 2. Linienschiffgeschwader befolgten die Signalbefehle Jellicoes von 7.12 Uhr und 7.16 Uhr zunächst nicht, abgesehen davon, daß die 6. Division um 7.18 Uhr ihren Kurs etwas nach Backbord änderte (Plan 45—L). Die 5. Division hielt ihren Kurs trotz der Bedrohung durch die Torpedos der V. Halbflottille durch. Bei der Rückkehr der letzteren nach ihrem Versuch, die Besatzung der „Wiesbaden" unter schwerem britischen Feuer zu retten, schoß „V 79" einen und „S 88" drei Torpedos (Plan 44—O). „Neptune" von der 5. Division vermied um 7.17 Uhr (Plan 45—D) ganz knapp durch Abdrehen drei Torpedos. Zur selben Zeit deckten mehrere Salven der „Seydlitz" die „Colossus" ein (Plan 45—G). Sie erzielten zwei Volltreffer, Sprengstücke von zwei weiteren kurzliegenden und auf dem Wasser detonierenden Granaten hagelten auf das Schiff. Die 28-cm-Granaten richteten nur geringen Schaden an und verwundeten fünf Mann. Kein anderes britisches Großkampfschiff erhielt während dieser Phase der Schlacht auch nur einen einzigen Artillerietreffer. „Barham" wich um 7.18 Uhr (Plan 45—H) dem vierten Torpedo der V. Halbflottille aus. Der Torpedo passierte unmittelbar vor dem Schiff. Die V. Halbflottille hatte wahrhaftig eine vorzügliche Gelegenheit zum Schießen von Torpedos gehabt. Der Befehl zu einem Torpedoangriff würde sich um diese Zeit ganz anders auf den Gang der Schlacht ausgewirkt haben, als der Versuch, die Besatzung eines außer Gefecht gesetzten Schiffes zu retten. Bedauerlicherweise änderte Gautier sein Ziel nicht, als er erkannte, daß sich eine vorzügliche Gelegenheit für einen Torpedoangriff bot. Zerstörerführer sollten sich immer vor Augen halten, daß der Angriff auf Großkampfschiffe ihr Daseinszweck ist, und unter Nichtachtung aller anderen Befehle und Aufgaben jede günstige Gelegenheit dazu ergreifen. Sache der älteren Seebefehlshaber ist, sie in diesem Sinne zu erziehen und ihnen dabei volle Freiheit des Handelns zu gewähren. Wir beglückwünschen die Kommandanten von „V 73" und „S 88", daß sie die Lage erkannten und aus eigener Initiative Torpedos schossen.

Jellicoe wurde ungeduldig, weil das 2. Geschwader zögerte, seine Anordnung auszuführen und gab um 7.18 Uhr Jerram den Befehl, Fahrt zu vermehren und sich mit äußerster Kraft vorzusetzen. Er selbst ging um 7.20 Uhr mit der Flotte auf 15 Seemeilen herunter,

um ihm das Manöver zu erleichtern. Bis dahin hatte das britische Artilleriefeuer immer noch an Heftigkeit und Wirksamkeit zugenommen. Ein Schiff nach dem anderen kam ins Gefecht. Das 5. Geschwader kam um 7.17 Uhr erneut ins Gefecht (Plan 45—F). Die Sichtigkeit war für das 2. Geschwader auf der östlichen Flanke der britischen Linie gut. Wenn der Verband sich auch in größerem Abstand vom Feinde als das 1. und 4. Geschwader befand, konnte er doch auf Entfernungen von 15000 bis 16000 Meter erfolgversprechendes Artilleriefeuer unterhalten. Beatty mußte schließlich gewahr werden, daß er zu weit ab war, um in das Gefecht eingreifen zu können. Er ging um 7.12 Uhr mit auf 22 Seemeilen vermehrter Fahrt auf entscheidende Entfernung heran. Seine Schiffe eröffneten um 7.17 Uhr das Feuer. Nun waren die sämtlichen dreiunddreißig anwesenden britischen Großkampfschiffe wirklich im Gefecht. Die Deutschen waren, wie wir gesehen haben, nicht in der Lage, ihr verheerendes, konzentriertes Feuer mit Erfolg zu erwidern. Die Entscheidung der größten Seeschlacht aller Zeiten stand bevor.

XVII.

Der Angriff der deutschen Zerstörer

7.20 Uhr abends bis 8.00 Uhr abends

Die deutschen zum Angriff anlaufenden Zerstörer näherten sich jetzt bedrohlich. Die Maßnahmen für ihre Abwehr nahmen Jellicoe völlig in Anspruch. Was der britische Oberbefehlshaber seit langem befürchtet hatte, begann Tatsache zu werden. Ehe wir seine Abwehrmaßnahmen schildern, wollen wir prüfen, wie der berühmte Zerstörerangriff der Deutschen ausgeführt wurde. Konnten die kleinen Zerstörer in ihrer geringen Zahl wirklich den Rückzug der Hochseeflotte decken und ihre Verfolgung verhindern, die beharrlich durchgeführt zu ihrem Untergang führen mußte?

Michelsen hatte, wie wir wissen, der III. Flottille befohlen, die „Wiesbaden"-Besatzung zu retten. Der Flottillenchef betraute die V. Halbflottille, bestehend aus den Booten „V 71", „V 73" und „G 88", mit der Aufgabe. Von der Flottille blieben also nur das Flottillenboot „S 53", ferner „S 54" und „G 42" verfügbar. Die I. Halbflottille hatte Michelsen zu „Lützow" geschickt. Seine beiden übrigen Flottillen, die V. und VII., standen noch weit hinten. Unklar bleibt, warum sie nicht nach vorne gezogen wurden; denn es war doch vorauszusehen, daß bei dem verzweifelten Angriff Scheers gegen die Mitte des Feindes mit seinen mutmaßlichen Folgen die Zerstörer eine entscheidende Rolle spielen würden.

Durch die bedauerliche Zersplitterung der zum Gros gehörigen Flottillen sah Heinrich sich gezwungen, den ersten und entscheidenden Angriff lediglich mit den Zerstörerflottillen der Aufklärungsstreitkräfte zu unternehmen. Wie bekannt, bestanden letztere aus der II., VI. und IX. Flottille. Die II. zählte 10 sehr große Zerstörer. Die meisten von ihnen hatten an dem erfolgreichen Gefecht mit der „Shark"-Division teilgenommen, einige von ihnen auch auf große Entfernung an der

Zerstörerschlacht um 4.30 Uhr. Sie verfügten aber alle noch, wie Groos schreibt, über ihre Torpedos, abgesehen von wenigen, auf die britischen Zerstörer verschossenen. Auffallend ist, daß die II. Flottille im Gegensatz zur VI. und IX. keinen Befehl zum Angriff bekommen hat.*) Man sagt, Kapitän Schuur wäre von seinem Versuch, anzugreifen, durch eine ganze Reihe von Schwierigkeiten abgehalten worden. Die Entschuldigung ist nicht ganz überzeugend. Das Fehlen der II. Flottille bei dem Angriff war zum mindesten wenig glücklich, zumal da mit ihr auch 3 Boote der VI. Flottille zurückblieben.

Nur die VI. und IX. Flottille blieben also für die beiden ersten Angriffswellen verfügbar, und auch diese hatten nicht ihre volle Stärke. Die VI. Flottille bestand ursprünglich aus dem Flottillenboot „S 41", der XI. Halbflottille mit 3 Booten und der XII. Halbflottille mit 5 Booten. Von letzteren hatte Michelsen jedoch „V 45" und „S 37" zur „Lützow" geschickt. „V 69", „V 46" und „S 50" blieben sehr bedauerlicherweise mit der II. Flottille zurück. Es blieben daher nur übrig das Flottillenboot des Korvettenkapitäns Max Schultz, „S 41", das Halbflottillenboot des Kapitänleutnants Rümann, „V 44", „S 86" und „S 87". Alle vier Boote hatten an den Angriffen um 5 Uhr und um 6 Uhr teilgenommen. Die IX. Flottille zählte nach dem Verlust von „V 27" und „V 29" bei dem Gefecht um 4.30 Uhr noch 9 Boote. Auch diese hatten einen Teil ihrer Torpedos schon verschossen.

Für eine dritte Angriffswelle stand die III. Flottille zur Verfügung. Sie hatte ursprünglich aus 7 Booten bestanden, „V 48" war jedoch zwischen den Linien verloren und „S 42" von dem Vorstoß zur „Wiesbaden" noch nicht zurück. Die übrigen 5 Boote hatten bereits an schweren Gefechten teilgenommen und einen Teil ihrer Torpedos dabei verschossen.

Um 7.15 Uhr führte Heinrich mit der „Regensburg" die IX. Flottille und die XI. Halbflottille (zur VI. Flottille gehörig) zum Angriff. Er handelte dabei völlig aus eigener Initiative. Er erkannte, daß die unter heftigstem Feuer liegenden Spitzenschiffe der Flotte nur noch durch einen Zerstörerangriff zu retten waren. Sein 6 Minuten vor Scheers Angriffsbefehl gefaßter Entschluß macht seinen Ruf als

*) Anm. des Übersetzers: Nach Scheer „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg", Seite 227, ist sie von Heinrich zurückgehalten worden, „um sie nicht ins Leere stoßen zu lassen".

Führer von Zerstörern unsterblich. Ihm gebührt der Ruhm, die Hochseeflotte vor sehr ernsten Verlusten bewahrt zu haben. „Regensburg" lief im Feuer des Feindes, auf der Höhe des „Derfflinger" angekommen zurück zur Heranführung der II. Flottille. Heinrich löste auf diese Art die Aufgabe des zweiten Befehlshabers der Zerstörerstreitkräfte vorbildlich; denn es hätte für ihn wenig Zweck gehabt, sich den anlaufenden Wellen der Zerstörer anzuschließen. Notwendig war dagegen ein Sammelpunkt für die vom Angriff zurückkehrenden Zerstörer.

Der tapfere Korvettenkapitän Max Schultz führte mit seinem Führerboot „S 41" den deutschen Zerstörerangriff an. Hinter ihm folgte in der bei den Deutschen üblichen T-Formation die XI. Halbflottille: „V 44", „S 87" und „S 88". Schultz lag sofort unter dem schweren Feuer der britischen Schlachtlinie. „Royal Oak" eröffnete um 7.16 Uhr mit seiner Breitseitbatterie von sechs 15,2-cm-Geschützen das Feuer. Zwei Minuten später begann auch „Agincourt" mit ihren zehn 15,2-cm-Breitseit-Geschützen, der stärksten Batterie mittleren Kalibers beider Flotten, vorzüglich liegendes Feuer zu unterhalten. „Marlborough" fiel um 7.19 Uhr auf 10000 Meter ein, eine Minute später auch „Temeraire" auf 8700 Meter, gleichzeitig feuerte „Vanguard" mit der Schweren Artillerie von 30,5-cm-Kaliber.

Die Handvoll deutscher Zerstörer stieß mit prachtvollem Schneid durch das verheerende Sperrfeuer. Die erste Granate traf das Vorschiff von „S 41" und tötete zwei Offiziere und zwei Mann auf der Kommandobrücke. Eine schwere Granate detonierte dicht vor „S 86" auf dem Wasser. Der Kommandant von „S 86", Kapitänleutnant Grimm, und 9 Mann wurden verwundet. Sprengstücke der Granate richteten erheblichen Schaden, auch an einem Torpedo des Bootes an. Jetzt fielen noch zahlreiche weitere britische Linienschiffe in das Sperrfeuer ein. Schultz mußte abdrehen. Der Torpedooffizier von „S 41" schoß, obwohl tödlich verwundet, mit seinen letzten Kräften eigenhändig zwei Torpedos, eine heroische Tat, die jeder Seemann im Gedächtnis bewahren sollte. Alle anderen Boote schossen je drei Torpedos (Plan 45—R). Die Schüsse wurden nach unserer Berechnung zwischen 7.22 Uhr und 7.24 Uhr abgegeben. Die Entfernung des am nächsten stehenden Zieles betrug etwa 6700 Meter.

Die vier Zerstörer liefen nach Abgabe von 11 Torpedoschüssen, gedeckt von einem dichten Rauchschleier zurück. Der Rauchschleier hinderte das 4. Leichte Kreuzergeschwader aber nicht, sie auf 8000 Meter heftig zu beschießen (Plan 45—T). Erlittene Beschädigungen setzten die Geschwindigkeit von „G 41" und „G 86" auf weniger als 25 Knoten herunter.

Die IX. Flottille, 9 Boote stark, lief in Deckung von dem von der XI. Halbflottille gelegten Rauchschleier an. Sobald Korvettenkapitän Goehle den deckenden Schleier gegen 7.23 Uhr hinter sich hatte, empfing ihn und seine Flottille gewaltiges Massenfeuer. Das Führerboot erhielt nahe am Bug einen Treffer. Die Granate riß ein großes Loch in die Bordwand, gerade über der Wasserlinie. Goehle drehte gegen 7.25 nach Süden. Seine Flottille schoß zwischen 6.26 Uhr und 6.28 Uhr 18 Torpedos, und um 7.30 Uhr noch zwei weitere (Plan 45—V). Wir haben die Zeiten, nach dem uns bekannten Zeitpunkt des Passierens der Torpedos durch die britische Linie, errechnet. Das schwere englische Feuer begrub die auf 6000 Meter heranlaufenden Boote buchstäblich unter einem Schauer von Geschossen. Schwere Verluste traten ein, die Formation der Flottille löste sich auf. „S. 51", „S. 36" und „V 28" waren nur noch in der Lage, je einen Torpedo zu schießen. „V 26" feuerte zwei, „S 52", „V 30", „S 34", „S 33" und „S 35" je drei. Die 20 Torpedos waren hauptsächlich gegen die 6. Division gerichtet, nur wenige gegen die 5.

Die tapfere IX. Flottille erkaufte ihren herrlichen Angriff teuer. Eine schwere Granate traf „S 35". Das Boot zerbrach in zwei Teile und sank fast augenblicklich. Bedauerlicherweise hatte „S 35", unter dem Kommando des tapferen Ihm, die von „V 29" gerettete Besatzung zum Teil an Bord. Keiner der Tapferen kam mit dem Leben davon. Ein Treffer auf „S 51" setzte einen Kessel und die Steuermaschine außer Gefecht. Goehle übergab das Kommando an Korvettenkapitän Tillessen, da sein Führerboot „V 28" nur noch 17 Seemeilen laufen konnte. Die Flottille lief unter dem Schutz eines dichten Rauchschleiers zurück. Mit welcher Entschlossenheit der Angriff durchgeführt wurde, ist daraus zu ersehen, daß von 13 Booten ein Boot sank und vier andere schwer beschädigt wurden.

Wir werden nun untersuchen, was die Grand Fleet zur Abwehr der trefflich gelungenen Angriffe tat, die 31 Torpedos in ihre

Linie sandten. Das schwere und erfolgreiche Feuer hatte, wie wir berichtet haben, um 7.20 Uhr seinen Höhepunkt erreicht. Sein Ausmaß und seine Wirksamkeit sanken von da ab reißend schnell. Eine Reihe von Gründen war dafür maßgebend. 1. Die deutsche Schlachtflotte drehte ab. Ihr einschneidender Kurswechsel erschwerte der britischen Feuerleitung das Treffen. Nach Vollendung der Gefechtskehrtwendung nahm die Entfernung schnell zu. 2. Die deutschen Schlachtkreuzer machten von 7.20 Uhr ab mehrere gleichzeitige Wendungen vom Feinde ab. 3. Der Rauch und Qualm der anlaufenden Zerstörer und der von „König" wurde von der Südwest-Brise nach Nordost geweht und lagerte sich in dichten Schwaden über dem dadurch verdunkelten Schußfeld. 4. Die Schlachtflotte sah sich gezwungen, Ziel zu wechseln von den Großkampfschiffen auf die deutschen Zerstörer.

Noch zwei weitere Gründe veranlaßten die schnelle Abnahme des britischen Feuers. Jellicoe hatte, wie erinnerlich, um 7.12 Uhr dem 1. Geschwader befohlen, sich an das vierte anzuhängen und um 7.16 Uhr das 2. Geschwader angewiesen, sich vor das vierte zu setzen. Diese Befehle wurden bis 7.20 Uhr überhaupt nicht ausgeführt, abgesehen davon, daß die 6. Division einen geringen Kurswechsel nach Osten vornahm. Der Chef des 2. Geschwaders fühlte offenbar, daß er den Kurswechsel, ohne genügenden Raum nach vorne gewonnen zu haben, nicht ausführen konnte. Aus dem Signal von 7.18 Uhr an das 2. Geschwader, äußerste Kraft zu laufen, geht hervor, daß Jellicoe dafür Verständnis hatte. Es war klar, daß das 2. Geschwader mit seinen 18 oder 19 Knoten Fahrt, den nötigen Raum nach vorne nicht gewinnen konnte, solange das 4. Geschwader seine Geschwindigkeit von 17 Seemeilen beibehielt. Zum mindesten hätte es viele Minuten an Zeit erfordert. Jellicoe ließ daher die Fahrt der Flotte auf 15 Seemeilen verringern, um ihr gleichzeitig Gelegenheit zu geben, das entstandene Durcheinander und die Unregelmäßigkeit der Linie auszugleichen. Sein Heilmittel war in diesem Fall aber ebenso schlimm wie die Krankheit selbst. Denn ein Wechsel mit der Fahrt erschwert in einer Linie von 24 Schiffen stets das Positionhalten der einzelnen Schiffe erheblich.

Der britische Oberbefehlshaber ließ sich jetzt schon die Maßnahmen für den Fall eines deutschen Zerstörerangriffes durch den Kopf

gehen. Die in Anwendung zu bringenden verschiedenen Methoden waren schon lange vorher sorgfältig durchdacht und festgelegt. Man hatte großes Gewicht auf die Zerstörerabwehr gelegt, da die hervorragende Durchbildung und die Leistungen der deutschen Torpedostreitkräfte allgemein bekannt waren. Um 7.21 Uhr kam Jellicoe zu der Erkenntnis, daß die erste Welle der deutschen Zerstörer, d. h. die IX. Halbflottille, in bedrohlicher Weise anlief und bald eine günstige Stellung zum Torpedoangriff erreichen würde. Eigentlich war sein Wunsch, mit der ganzen Schlachtflotte zur Vermeidung der Gefahr abzudrehen. Er hätte jedoch dadurch die 2. und 3. Division in Kollisionsgefahr gebracht. Er befahl daher zunächst dem 2. Geschwader schiffsweise um 4 Strich nach links zu wenden. Eine Minute später ordnete er für alle Linienschiffgeschwader und attachierten Kreuzer eine treffenweise Wendung um 2 Strich nach links an. Es entstand nun eine verwickelte Formation, wenn wir bedenken, welche Auswirkung die vorher gegebenen Signale schon gehabt hatten. Wir möchten uns erlauben, folgende Fragen dazu aufzuwerfen:

Erstens: Sollte das 2. Geschwader, das gerade schiffsweise um 4 Strich nach links gewendet hatte, nun noch treffenweise zwei weitere Strich nach links wenden? War ferner der vorher gegebene Befehl, sich vor das 4. Geschwader zu setzen, noch in Kraft?

Zweitens: Sollte das 1. Geschwader den Befehl, sich an das vierte anzuhängen, noch ausführen?

Ein neues Signal um 7.25 Uhr, die gesamte Schlachtflotte solle erneut treffenweise um zwei weitere Strich nach links wenden, besserte die Lage keineswegs. Die Führer der einzelnen Divisionen waren es, die schließlich aus eigener Initiative Jellicoe aus der verworrenen, taktischen Lage heraushalfen. Ihnen gelang es, trotz seiner wirren und sich widersprechenden Signale, die Linie wiederherzustellen. Tatsächlich führte nur das unter seinem persönlichen Befehl stehende 4. Geschwader Jellicoes Befehle aus. Jerram an der Spitze entschied sich nach seiner 4-Strich-Wendung vom Feinde ab um 7.21 Uhr, in richtiger Einschätzung der Lage, weder dem Signal von 7.22 Uhr noch dem von 7.25 Uhr Beachtung zu schenken, obwohl dem Anruf nach beide Signale auch an sein Geschwader gerichtet waren. Er signalisierte dem 2. Geschwader, schiffsweise 4 Strich und zwar nach rechts zu wenden. Danach standen die 1. und 2. Division wieder in Kiel-

linie auf Kurs Süd (167°) (Plan 45—W). Jerrams Schiffe waren zu keiner Zeit durch die Torpedoangriffe gefährdet. Es könnte also auf den ersten Blick so aussehen, als ob er durch seine Wendung nach rechts ein nachahmenswertes Beispiel zur Wiederaufnahme der Fühlung mit dem Feinde hätte geben wollen. Leider stellt er in seinem dienstlichen Bericht fest, daß die Kursänderung nach Steuerbord notwendig wurde zur Vermeidung einer Kollision mit den Leichten Streitkräften an der Spitze. Mit „Leichten Streitkräften" war das 2. Kreuzergeschwader gemeint. Letzteres erschien jetzt erst auf dem Schauplatz der Schlacht und machte sich sofort dadurch nützlich, daß es die Spitze der Linie auf den Feind zu drückte und damit ein Manöver veranlaßte, das durchaus notwendig war, wenn das Gefecht mit dem Feinde vor Anbruch der Dunkelheit erneut aufgenommen werden sollte.

Das 1. Linienschiffgeschwader handelte folgendermaßen: Die 5. Division wendete bei der Ausführung des Signals von 7.22 Uhr treffenweise um etwa 6 Strich nach links, statt der befohlenen 2 Strich (Plan 45—O). Offenbar war Konteradmiral Gaunt der Ansicht, er müsse sich so schnell wie möglich an das 4. Linienschiffgeschwader anhängen. Er erkannte vielleicht auch, daß der Torpedoangriff in erster Linie die Queue der britischen Linie treffen werde, und machte zur Vermeidung desselben ein weit einschneidenderes Manöver als befohlen. Er führte das Signal von 7.25 Uhr nicht aus und warf statt dessen seine Treffen nach rechts herum und formierte so Kiellinie hinter der 3. Division (Plan 45—X). Die 6. Division wendete um 7.22 Uhr zwei Strich vom Feinde ab, aber nicht mehr als zwei Strich. Burney teilte seine Division darauf in zwei Treffen (Plan 45—P), anscheinend lediglich, um dem Befehle zu genügen. Die Maßnahme war zwecklos und überflüssig. Burney führte das Signal von 7.25 Uhr nicht aus, folgte aber zwei Minuten später dem Beispiel Gaunts durch Formierung der Kiellinie hinter der 4. Division. Beide Admirale waren zweifellos der Meinung, der Befehl, sich an das 4. Linienschiffgeschwader anzuhängen, habe noch Geltung. Beide legten unserer Meinung nach Jellicoes in wenig bestimmter Weise zum Ausdruck gebrachte Wünsche richtig aus und führten ihre Divisionen klug und berechnend. Die verschiedenen Manöver störten natürlich die Feuerleitung der Linienschiffe beträchtlich und trugen außerdem zur Vermehrung der Gefechtsentfernung bei. Erfolgver-

sprechendes Feuer gegen die Deutschen wäre unter solchen Bedingungen unmöglich gewesen, selbst wenn letztere nicht hart von der Grand Fleet abgedreht hätten.

Jellicoe machte bei seinem Abdrehen von dem Feinde Gebrauch von einer der ein für allemal zur Vermeidung von Torpedosalven bzw. Beeinträchtigung ihrer Erfolgsaussichten festgelegten Methoden. Eine der letzteren war das Abschlagen des Angriffs durch Leichte Kreuzer und Zerstörer. Das 3. Leichte Kreuzergeschwader wäre dazu um 7.30 Uhr sehr gut imstande gewesen, noch dazu ohne das Feuer der Linienschiffe dabei zu behindern. Beatty gab Napier indessen keinerlei Befehl dazu. Napier schreibt: „Da das 4. Leichte Kreuzergeschwader vor unseren Schlachtkreuzern stand, blieb es auf dieser Position." Das 4. Leichte Kreuzergeschwader hätte ebenfalls die Zerstörerangriffe abwehren können, wäre aber in das Schußfeld der Linienschiffe gekommen. Le Mesurier hatte den dringenden Wunsch, etwas aus eigener Initiative zu unternehmen. Die sich widersprechenden Signale Jellicoes hemmten ihn jedoch. Jellicoe hatte nämlich um 7.22 Uhr, als gerade die erste Wendung vom Feinde ab ausgeführt wurde, dem 4. Leichten Kreuzergeschwader befohlen: „Halten Sie sich bereit, die Torpedostreitkräfte des Feindes anzugreifen. Nehmen Sie höchste Fahrt auf!" Da Le Mesurier das Feuer auf die deutschen Zerstörer bereits eröffnet hatte, blieb der Befehl ein Rätsel. Es ist schwer einzusehen, warum Jellicoe in dem Augenblick die Ausdrucksweise „Halten Sie sich bereit!" wählte. Jellicoe gab nur eine Minute nach dem Signal um 7.23 Uhr dem 4. Leichten Kreuzergeschwader die Weisung, das Schußfeld der Schlachtkreuzer freizuhalten. Die Weisung sollte sich sicherlich auch gleicherweise auf das Schußfeld der Linienschiffe beziehen. Le Mesurier faßte sie jedoch nicht so auf, sondern hielt, schiffsweise um 90° wendend, auf den Gegner zu (Plan 45—T). Die Maßnahme erwies sich bei der Verfolgung der vom Angriff zurücklaufenden XI. Halbflottille durch die Leichten britischen Kreuzer als sehr zweckmäßig. Sie kamen zwar in das Schußfeld der 1. Linienschiffdivision, das brachte aber insofern keine Nachteile mit sich, als das Feuer der an der Spitze stehenden Linienschiffe bei der Wendung vom Feinde ab um diese Zeit sowieso eingestellt werden mußte. Kommodore Hawksley gab, dem Beispiele Le Mesuriers folgend, der einen Hälfte seiner 2. Flottille den Befehl, die deutschen Zerstörer anzugreifen. Dieser Verband vereinigte

sich mit dem 4. Leichten Kreuzergeschwader und nahm an dem Gefecht auf große Entfernung teil.

Jellicoes Abdrehen vor dem deutschen Zerstörerangriff hat viel und beachtenswerte Kritik seitens Marinesachverständiger hervorgerufen. Um zu einem gerechten Urteil zu kommen, müssen wir uns in die Lage Jellicoes versetzen. Er hatte gerade die Mitteilung von dem Torpedotreffer auf „Marlborough" erhalten. Von allen Seiten kamen die Meldungen von dem Sichten von Unterseebooten. Einige Schiffe schossen sogar auf Periskope, die nur in ihrer Einbildung vorhanden waren. Gewiß war bei einem Durchdenken der Sachlage und unter den gegebenen Verhältnissen eine Unterseebootunternehmung während der Schlacht höchst unwahrscheinlich. Aber viele hohe Seebefehlshaber waren von der Anwesenheit einer großen Anzahl von Unterseebooten auf dem Schlachtfeld fest überzeugt. Jellicoe hatte beim Passieren des Wracks eines großen Schiffes die Trauerbotschaft gehört, daß es sich um die „Invincible" handelte. War es nicht nur logisch von ihm, die „Invincible" für ein Opfer der Unterseeboote zu halten? Wir dürfen nicht zuviel Tadel auf Jellicoe häufen, weil er vor den deutschen Zerstörern abdrehte. Er war als Führer vorsichtig und hatte sich eingeredet, er könne den Seekrieg ohne Risiko führen. Die sicherste Maßnahme für ihn blieb zweifellos, einer offensichtlich bestehenden Gefahr durch Abdrehen aus dem Wege zu gehen. Er hatte der Admiralität gemeldet, daß er Vorsicht walten lassen und Risiko vermeiden würde. Sie hatte sich mit seiner vorsichtigen Kriegführung einverstanden erklärt. Er manövrierte mit der Grand Fleet bis in die geringste Einzelheit genau, wie er es den führenden Männern der Admiralität vorgeschlagen hatte. Wenn er damit nicht das Richtige traf, lag die Schuld bei der Admiralität und nicht bei Jellicoe. Wenn die Admiralität den Wunsch hegte, den Krieg im Nelsonschen Geiste zu führen, hätte sie Jellicoe nach seinem Brief vom 30. Oktober 1914 ablösen und an seiner Stelle Sir Roger Keyes zum Oberbefehlshaber ernennen müssen.

Unsere persönliche Ansicht ist, daß sich der Geist der britischen Marine seit den Tagen eines Drake, Hawke, Jervis, Nelson und Cornwallis von Grund auf geändert hatte. Damals war sie jung; jetzt war sie alt geworden. England war in jener alten Zeit ein kleines Land, das um seinen Platz an der Sonne kämpfte. Seine Politik war aggressiv. Seine Staatsmänner, Soldaten und Seeleute

bereit, ihr Glück zu versuchen. Sobald sie gewannen, verdoppelten sie den Einsatz und setzten das Spiel fort. Jetzt hatte sich das britische Weltreich über den ganzen Erdball ausgebreitet. Sein Streben ging nicht mehr nach Eroberungen, sondern bestand darin, das Gewonnene zu halten. Seine Politik wurde mehr defensiv als offensiv. Das färbte auch auf die Seestrategie und Taktik ab. Die britische Marine richtete ihre Gedanken mehr auf die Defensive als auf die Offensive. Die Schriften von Sir Julian Corbett wurden nach unserer Ansicht ein nicht gering zu achtender Anstoß für diese Gebarung. Als Historiker der alten Zeit erhebt er den Wagemut eines Drake und Cornwallis mit Lobpreisungen bis in den Himmel und entwickelte dann für die moderne Zeit ein System der Kriegführung, bei dem es nicht mehr notwendig war, den Gegner zu schlagen. Er sollte lediglich daran gehindert werden, sich herauszuwagen. Nelsons Idee war dagegen, den Gegner mit allen Mitteln zu verlocken, herauszukommen, um ihn dann vernichtend zu schlagen. Man hoffte und erwartete auch im Weltkrieg, daß der Gegner sich ganz zurückhalten würde. Wagte er sich aber doch einmal zu weit heraus, wollte man ihm mit erdrückender Übermacht entgegentreten und ihn durch Manövrieren zum Rückzug bewegen, ohne jedoch irgend etwas dem Zufall zu überlassen. Nur wenn alle Umstände für die Grand Fleet günstig lagen, wollte man sogar versuchen, ihn zu schädigen, soweit das ohne Risiko möglich war. Wie wir später zeigen werden, änderte sich die britische Art der Kriegführung auch nach der Schlacht am Skagerrak nicht. Im Gegenteil, sie wurde noch mehr defensiv.

Das neue System der britischen Strategie, verkündet durch die flüssige Feder eines Sir Julian Corbett, hat unseren Beifall nicht. Auch auf dem Gebiet der Taktik war die vorsichtige und geradezu eines Fabius würdige Haltung unserer Ansicht nach durch die Verhältnisse keineswegs bedingt. Wir würden Jellicoe geraten haben, in einer auf der Divisionskolonne aufgebauten Formation die Stelle, an der die Deutschen ihre Torpedos geschossen hatten, anzusteuern. Den anlaufenden Torpedos den Bug zu zeigen, ist eine der besten Methoden zur Vermeidung von Torpedotreffern. Die einzelnen Schiffe können in einer auf Divisionskolonnen aufgebauten Linie am leichtesten frei manövrieren und in der Nähe gesichteten Torpedolaufbahnen ausweichen. Die deutschen Zerstörer befanden sich in einem verhältnismäßig engbegrenzten Gebiet, so daß noch dazu nur geringe Möglich-

keit bestand, daß die Torpedos über Kreuz laufen würden, was für im Verband fahrende Linienschiffe gefährlich ist. Sache der Leichten Kreuzer und Zerstörer an beiden Enden der Linie wäre gewesen, vorzustoßen und die deutschen Zerstörer zu bekämpfen.

Die britischen Linienschiffe hätten bei diesem Verfahren wahrscheinlich einige Torpedotreffer erhalten. Wir glauben bei unserer nachträglich erworbenen Kenntnis der Sachlage nicht, daß von 31 Torpedos mehr als zwei getroffen hätten. Hinterher ist es natürlich leicht, Behauptungen aufzustellen. Wir wollen uns jedoch in die Lage Jellicoes während der Schlacht hineinversetzen. Ihm war bekannt, daß etwa 13 Zerstörer an dem Angriff teilnahmen. Nehmen wir an, jeder Zerstörer hätte 4 Torpedos geschossen. Das ist reichlich hoch gerechnet, weil die deutschen Zerstörer nur 5 Torpedorohre in der Breitseite führten. Das ergibt im ganzen 52 Torpedos. Es dürfte angemessen sein, auf 5 Schuß einen Treffer zu rechnen. Gegen Schiffe, die direkt oder annähernd direkt auf die Torpedolaufbahnen zulaufen, dürfte jedoch 1 Treffer auf 8 Schuß reichlich gerechnet sein. Wir können also mit 6 Treffern rechnen, von denen jeder denselben Schaden anrichten konnte, wie der Treffer auf „Marlborough", der nebenbei einen außergewöhnlich großen Schaden anrichtete. Danach können wir annehmen, daß 3 Linienschiffe ausfallen und eins sinken würde. War etwa dieser Preis zu hoch im Vergleich zu einer 15 Minuten andauernden Beschießung der deutschen Linienschiffe, die, wie Jellicoe wußte, bereits während ihres schwierigen Manövers beim Abdrehen schwere Treffer erhalten hatten?

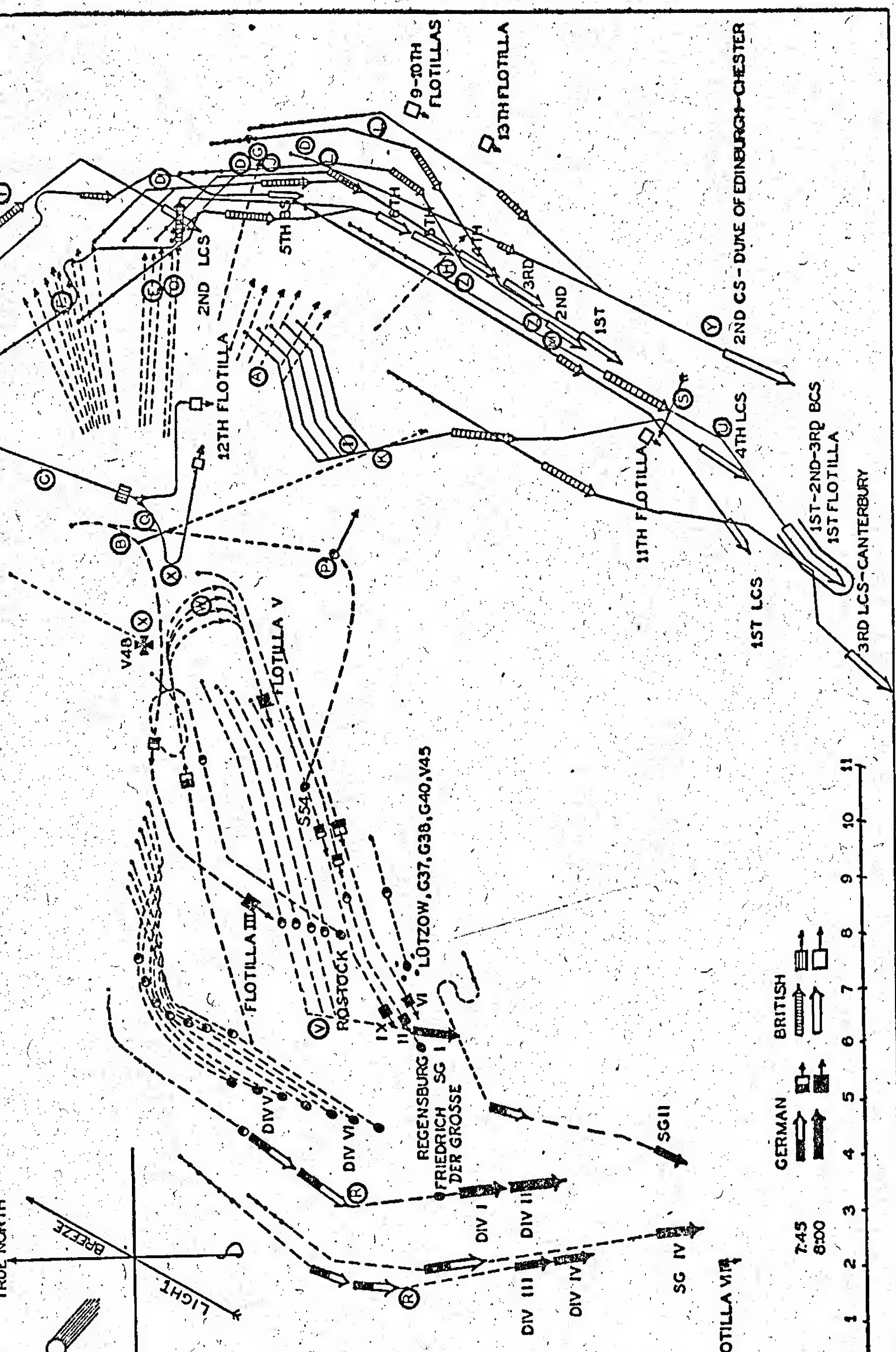
Es ist richtig, daß noch nicht alle deutschen Zerstörer angegriffen hatten und weitere Angriffe zu erwarten waren. Jellicoe konnte jedoch seine späteren Entschließungen von den Ergebnissen des ersten Angriffs abhängig machen. Sobald er einsah, daß die Verfolgung der Deutschen ihm zu teuer zu stehen kam, konnte er immer noch abdrehen. Zwei Dinge waren außerordentlich günstig für die Briten. 1. Jedes deutsche in der Geschwindigkeit herabgesetzte Schiff mußte der Vernichtung anheim fallen, was bei den Briten nicht der Fall war. 2. Für Nachtangriffe stand den Briten eine erdrückende Überzahl von Torpedofahrzeugen zur Verfügung. Sie konnten mit Sicherheit auf Erfolge gegen jedes auch nur leicht beschädigte deutsche Schiff und gegen alle veralteten Linienschiffe rechnen. Die deutschen Zerstörer dagegen hätten bei den Tagangriffen bereits ihre Torpedos verschossen

und wären in der Nacht abgekämpft gewesen. Die Briten haben sich nachträglich eingeredet, das Tageslicht hätte um 7.20 Uhr bereits gefehlt. Tatsache ist jedoch, daß die Sonne erst um 8.19 Uhr unterging und daß es, wie wir später beweisen werden, um 9 Uhr noch hell genug für eine Schlacht war. Das Gerede von dem fehlenden Tageslicht sollte daher besser eingestellt werden. Um 7.20 Uhr standen noch 100 Minuten Tageslicht für die Schlacht zur Verfügung.

Eine Frage soll hier noch aufgeworfen werden. Die deutschen Zerstörerstreitkräfte waren bei den Briten von allen Waffen am meisten gefürchtet. Jetzt war Gelegenheit festzustellen, ob die Furcht begründet oder nur eingebildet war. Hier war Gelegenheit die Theorie durch praktische Erfahrung bei der Bekämpfung der gefürchteten Torpedoangriffe zu ersetzen. War die Feststellung, was die Deutschen leisten würden, und das Sammeln von praktischen Erfahrungen nicht den Verlust von, sagen wir, 2 Linienschiffen wert? Ein Angriff von 13 Zerstörern konnte doch ferner unmöglich die zahlenmäßige Überlegenheit Jellicoes in Frage stellen. Neben allem anderen bestand hier endlich einmal Gelegenheit, Erfahrung zu sammeln. Es hätte sich gelohnt, festzustellen, ob die Gefahr der Torpedoangriffe mehr Einbildung als begründet war. Bestand sie tatsächlich, so hätte sich auch das zu wissen gelohnt. Der Verlust von zwei Schiffen wäre ein billiger Preis für die endgültige Lösung einer umstrittenen Frage der Seetaktik gewesen.

Unsere Erwägungen beziehen sich natürlich nur auf die Schlacht am Skagerrak und die Zeit von 1916. Sie sollen unter keinen Umständen etwa andeuten, daß es in zukünftigen Seekriegen für Linienschiffe das beste wäre, in Zerstörermassen hineinzudrehen. Die Frage liegt jetzt ganz anders und muß von Fall zu Fall entschieden werden.

Scheer gab um 7.21 Uhr allen Flottillen Befehl zum Angriff. Michelsen wiederholte den Befehl für die Zerstörer. Die III. Flottille, fünf Boote stark, brach durch die Lücken der V. Linienschiffdivision und lief als dritte Welle an. Sie passierte um 7.30 Uhr die von der XI. Halbflottille und der IX. Flottille herrührenden Rauchschwaden. Auch die V. Flottille dampfte von der Queue der Linie kommend auf. Die II. Flottille hatte ihre Angriffsabsichten aufgegeben. Wenn Jellicoe unentwegt vorgestoßen hätte, würde er es auch mit ihr zu tun bekommen haben. Bevor wir über die Erfahrungen der späteren Angriffswellen berichten, kehren wir zu der



Plan 46: 7,30 Uhr bis 8 Uhr abends.

Grand Fleet zurück und beschreiben, auf welche Weise ihre Schiffe den 31 deutschen Torpedos auswichen.

Wie erinnerlich wurden die 11 Torpedos der XI. Halbflottille gegen die Spitze der britischen Schlachtflotte geschossen. Das Linienschiffgeschwader an der Spitze hatte gerade um 4 Strich abgedreht, als sie etwa zwischen 7.22 und 7.44 Uhr abgeschossen wurden. Seine Schiffe kamen dadurch außer Reichweite der deutschen Torpedos, die tatsächlich 11000—12000 Meter bis zum 2. Geschwader hätten zurücklegen müssen. Britischerseits wurden acht von den elf Torpedos der XI. Halbflottille gesichtet. Sechs Torpedos liefen von 7.30 Uhr ab, in einer Zeitspanne von fünf Minuten, durch die Formation des 4. Leichten Kreuzergeschwaders bzw. vor derselben vorbei (Plan 46—A). Der Zerstörer „Oak" sichtete um 7.35 Uhr den siebenten, als er mit nur noch geringer Geschwindigkeit etwa 180 Meter vor „Iron Duke" passierte (Plan 46—G). „Inflexible" sichtete etwa gleichzeitig einen Torpedo, der etwa 140 Meter hinter ihr vorbei lief (Plan 46—H). Daraus geht hervor, daß die Torpedos kein einziges Schiff in ernste Gefahr brachten.

Die Torpedos der IX. Flottille, zwanzig im ganzen, waren gegen die Queue der britischen Schlachtlinie gerichtet. Die 5. und 6. Division standen nicht allein am nächsten zu dem Angriff, sondern sie drehten, als die Torpedos geschossen wurden, sogar noch ein wenig auf sie zu, statt, wie das 2. Geschwader an der Spitze, abzudrehen. Die 6. Division sichtete nicht weniger als neun Torpedolaufbahnen (Plan 46—F). Die 5. Division sichtete drei weitere (Plan 46—E). Beide Divisionen operierten zu dieser Zeit getrennt von der Schlachtlinie. Die einzelnen Schiffe hatten daher mehr als genug Raum für weitausholende Ausweichemanöver. „Revenge" sichtete um 7.43 Uhr (Plan 46—O) zwei Torpedos, die wahrscheinlich auch von der IX. Flottille stammten. Wenn letzteres stimmt, können wir also den Verbleib von vierzehn von den zwanzig Torpedos feststellen. Der Rest dürfte durch die Lücke zwischen der 6. Division und dem 5. Linienschiffgeschwader gelaufen sein.

Wir wollen das Ausweichen der britischen Linienschiffe vor den deutschen Zerstörern und die dabei angewandten Methoden etwas näher beschreiben. Die 5. und 6. Division steuerten einen beinahe rechtwinkligen Kurs zu den Torpedolaufbahnen, ein Umstand, der einschneidende Manöver zur Vermeidung von Treffern notwendig machte.

„Colossus", das Führerschiff der 5. Division, sichtete um 7.35 Uhr einen Torpedo und mußte hart nach Backbord abdrehen, um ihm zu entgehen (Plan 46—E). „Collingwood" sichtete gleichzeitig 20° achterlicher als dwars einen auf sie zulaufenden Torpedo. Das Ruder wurde sofort hart Backbord gelegt, das Schiff befand sich bereits annähernd auf parallelem Kurs mit dem Torpedo, als er unter seinem Heck durchlief. Gleichzeitig passierte ein Torpedo 25 Meter vor seinem Bug. Die Ausgucks in den Toppen konnten bei der ruhigen See die Torpedolaufbahnen auf beträchtliche Entfernung, die in einem Falle auf 2,5 Seemeilen geschätzt wurde, ausmachen. Dieser Vorteil und schnelles Manövrieren ersparte der 5. Division mehrere Treffer.

Die 6. Division war einer noch sehr viel dichteren Torpedosalve ausgesetzt, ihre Schiffe entkamen daher in vielen Fällen Treffern nur ganz knapp. „Marlborough", schon einmal getroffen, sichtete um 7.33 Uhr Steuerbord voraus und querab drei Torpedos (Plan 46—F). Der Vortoppsoffizier berichtet darüber folgendes:

„Von unserem erhöhten Standpunkt aus konnten wir die Torpedolaufbahnen klar erkennen und sichteten sie auf etwa eine Seemeile Entfernung. Wir machten sofort Meldung nach der Kommandobrücke, dort wurde nach Steuerbord Kurs geändert, so daß Laufbahn Nr. 1, die am weitesten ab war, vor uns vorbei lief. Aber Nr. 2 und Nr. 3 hätten uns beinahe gefaßt, ehe das Schiff anfing zu drehen. Nr. 2 passierte so dicht hinter dem Heck, daß wir sie vom Topp aus nicht mehr sehen konnten. Wir wären sicherlich getroffen worden, wenn nicht das Heck unter dem Einfluß des Ruders stark seitlich von dem Torpedo weggedreht hätte. Nr. 3 lief direkt auf das Schiff zu, als der Torpedo 400 Meter ab war, durchbrach er die Oberfläche, seine Laufbahn traf das Schiff in der Mitte an Steuerbord, der Torpedo muß infolge einer Tiefenschwankung unter dem Schiff durchgelaufen sein."

Während „Marlborough" nach rechts ausschor, drehte „Revenge" hart nach links. Ein Torpedo lief etwa acht Meter vor ihrem Bug vorbei, ein zweiter etwa fünfzehn Meter hinter ihrem Heck. Auch auf „Hercules" meldeten die Ausgucks in den Toppen das Herannahen von Torpedolaufbahnen. Es gelang ihr, ehe die Torpedos trafen, sechs Strich nach links abzudrehen, so daß das Schiff annähernd parallelen Kurs zu den Laufbahnen steuerte. Ein Torpedo lief an der Steuerbordseite entlang und etwa dreißig Meter vor dem Bug vor-

bei. Der zweite kam sehr nahe und lief unter dem Heck durch. „Agincourt" drehte gleicherweise auf Meldung aus den Toppen nach dem Kommandoturm 7 Strich nach links ab. Ein Torpedo lief an der Steuerbordseite entlang, ein zweiter an der Backbordseite. Die 6. Division konnte also durch schnelles Manövrieren und ein gut Teil Glück nicht weniger als neun Torpedos ausweichen. Das Herumwerfen der Schiffe auf Meldung aus den Toppen hin bewährte sich gut, besonders in Ansehung des Umstandes, daß es augenblicklich ohne Verzug geschehen mußte. Es war vorher nicht bekannt, daß die Laufbahnen der deutschen Torpedos so deutlich zu erkennen sein würden. Es bleibt eine der wichtigsten Erfahrungen aus der Skagerrakschlacht, daß Schiffe Torpedos mit Erfolg ausmanövrieren können. Nebenbei sei bemerkt, daß die Gefahr für das 1. Geschwader infolge seines zu den Torpedolaufbahnen rechtwinkligen Kurses weit größer war, als wenn Jellicoe auf die Zerstörer zugedreht hätte.

Jellicoe signalisierte um 7.35 Uhr, gerade als die Masse der Torpedos die Gefechtslinie kreuzte, den Führerschiffen der Linienschiffdivisionen, Kurs zu ändern auf SzW (179°) (Plan 46—D). Eine Minute später ließ er das Signal für die Schlachtlinie: „Kiellinie bilden", folgen (Plan 46—J). Um 7.40 Uhr änderte er den Flottenkurs auf SW (212°). Drei Minuten später schor „Revenge" von der 6. Division nach Backbord aus, und wich zwei Torpedos aus. Beide liefen hinten vorbei, sie wurden anscheinend von einem der Boote der IX. Flottille beim Zurücklaufen geschossen (Plan 46—O). Die Schlachtlinie hatte nunmehr die Fühlung mit dem Feinde völlig verloren, selbst die deutschen Schlachtkreuzer befanden sich in einem Abstande von 12 Seemeilen.

Beatty hatte das Feuer um 7.40 Uhr eingestellt (Plan 46—M). Gleichzeitig meldete „Inflexible" irrtümlich ein Unterseeboot Steuerbord querab. Während Jellicoe die Hochseeflotte bald ganz aus Sicht verlor, konnte Beatty bei auffallend guter Sichtigkeit weiter sehen. Er verlor (Plan 46—S) die deutschen Großkampfschiffe erst um 7.45 Uhr aus Sicht. In seinem dienstlichen Bericht stellt er fest, daß das führende, feindliche Linienschiff um 7.32 Uhr NWzW (291°) peilte. Leider machte er erst um 7.45 Uhr durch Scheinwerfersignal Mitteilung davon an das 2. Kreuzergeschwader, mit der Bitte, die Peilung des Gegners an die an der Spitze stehende Linienschiffdivision weiterzugeben und zwar gleichzeitig mit dem vom Gegner gesteuerten

Kurs SW (212°). Die Meldung war ausgezeichnet, um so bedauerlicher aber der Verzug von dreizehn Minuten bei ihrer Abgabe. Jellicoe erhielt sie erst um 7.59 Uhr.

Ohne Zweifel war es um 7.45 Uhr klar, daß die Deutschen das Gefecht völlig abgebrochen hatten. Trotzdem machten weder Jellicoe noch Beatty, worauf wir besonders hinweisen möchten, den Versuch, wieder Fühlung zu gewinnen bzw. die Lage zu klären. Beatty hatte für diese wichtige Aufgabe zwei Leichte Kreuzergeschwader, das erste und das dritte, zur sofortigen Verwendung zur Verfügung. Er verstand sich nicht dazu, die Kreuzer zur Aufklärung auszunutzen. Das 4. Leichte Kreuzergeschwader sammelte um 7.36 Uhr auch noch auf Beatty. Dabei passierte um 7.39 Uhr ein Torpedo die „Constance" (Plan 46—K). Wir werden später sehen, daß er wahrscheinlich von „S 88" von der III. Flottille stammte. Wir können Le Mesurier die Schuld an dem bedauerlichen Versagen in der Aufklärung sicherlich nicht zumessen; denn Jellicoe hatte seine Operationen ständig gehemmt und ihm noch um 7.32 Uhr ausdrücklich den Befehl gegeben: „Gehen Sie nicht zu nahe an die feindliche Schlachtflotte heran." Warum, fragen wir, war es notwendig, dem Führer von Leichten Kreuzern, der um diese Zeit als einzigster Verständnis für seine Aufgaben zeigte, einen solchen Befehl zu geben?

Jellicoe berief ferner in seiner Besorgnis, einzelne seiner Schiffe könnten in den feindlichen Feuerbereich kommen, auch noch die in der Nähe des 4. Leichten Kreuzergeschwaders operierende 11. Flottille zurück. Zwei Minuten später ließ er das seine Einstellung deutlich wiedergebende Signal machen: „Sagen Sie ‚Castor', er soll zurückkommen, die Zerstörer sind zurückberufen."

Nachdem Jellicoe alles getan hatte, um seine Linienschiffe vor Zerstörerangriffen zu bewahren, war er nun auch ängstlich bemüht, seine Kreuzer und Zerstörer von den feindlichen Linienschiffen fernzuhalten. Sein übervorsichtiges Verhalten ist um so erstaunlicher, als seit dem Verlust der „Invincible" alles gut gegangen war. Alle Meldungen von dem Sichten von Unterseebooten waren in nichts zerflossen. Schließlich hatte er doch auch den größten Zerstörerangriff des Tages, ohne einen Treffer erhalten zu haben, überstanden. Seine Leidenschaft für Vermeidung jedes Risikos, ja jedes Scheins einer Gefahr schien immer stärker zu werden, obwohl er nach dem sehr glücklichen Verlauf der Dinge Mut hätte schöpfen können.

Die III. Flottille trat, wie erinnerlich, um 7.30 Uhr abends aus dem Rauch hervor. Sie bestand nur aus „S 53“, „V 71“, „V 73“ und „G 88“. Der Zerstörer „S 54“ stand mit äußerster Kraft aufdampfend etwa 500 Meter zurück. „G 42“ fehlte, ebenso „V 48“. Die vier vordersten Boote sichteten lediglich britische Zerstörer und Leichte Kreuzer, d. h., die 12. und 11. Flottille und das 4. Leichte Kreuzergeschwader. Um 7.33 Uhr entstand ein kurzes Gefecht mit diesen Streitkräften. „G 88“ schoß einen Torpedo auf einen Verband von Leichten Kreuzern und Zerstörern, wahrscheinlich auf das 4. Leichte Kreuzergeschwader. Es ist anzunehmen, daß das der Torpedo war, der um 7.39 Uhr (Plan 46—K) die „Constance“ passierte. Die Flottille zog sich dann ohne Verluste zurück. Das fünfte Boot, „S 54“, ging näher an den Feind heran, sichtete die britische Schlachtlinie und schoß um 7.45 Uhr einen einzelnen Torpedo auf etwa 9000 Meter (Plan 46—K).

Die II. von „Regensburg“ begleitete Flottille hatte, weit ausholend, um 7.30 Uhr schließlich eine Position erreicht, von der sie südlich der III. Flottille einen Angriff ansetzen konnte. Heinrich glaubte zu erkennen, daß die Gelegenheit vorbei und ein erneuter Angriff zwecklos sei. Er ließ daher die II. Flottille der „Regensburg“ folgen und lief mit hoher Fahrt nach Westen. Die VI. und IX. Flottille sammelten gegen 7.45 Uhr auf Heinrich. Ein energischer Angriff der II. Flottille hätte doch wohl ein wichtiges Ergebnis haben können. Sie wäre sicherlich vor Erlangung einer günstigen Stellung zum Torpedoangriff zurückgetrieben worden, falls sie auf das 3. und 4. Leichte Kreuzergeschwader, die damals die britische Spitze deckten, gestoßen wäre. Wenn es ihr jedoch gelungen wäre, hinter den Leichten Kreuzern das Gebiet zu erreichen, von dem aus „S 54“ um 7.45 Uhr seinen einzelnen Torpedo schoß (Plan 46—P), so würde Jellicoe höchstwahrscheinlich erneut abgedreht haben. Dadurch wäre voraussichtlich das Gefecht von 8.25 Uhr abends, das Jellicoe überaus große Erfolgsaussichten bot, verhindert worden. Die Erfolgsmöglichkeiten bei einem Angriff der II. Flottille sind indessen reine Spekulation von uns. Wir beabsichtigen damit nicht, an Heinrich Kritik zu üben.

Um 7.35 Uhr eröffnete der Zerstörerführer „Faulknor“, das Führerboot der 12. Flottille, auf einen einzeln fahrenden deutschen Zerstörer 4500 Meter steuerbord querab das Feuer. Drei Minuten später fiel die 1. Division der Flottille, „Obedient“, „Mindful“, „Marvel“ und

„Onslaught" in das Feuer ein (Plan 46—G). Ihr Ziel trug, wie deutlich zu sehen war, am Bug den Buchstaben V, die darauffolgenden Zahlen waren durch Treffer unleserlich geworden. Offensichtlich handelte es sich um das schwerbeschädigte, langsam nach SW dampfende „V 48". „Southampton" und „Dublin" beschossen bald darauf ebenfalls den Zerstörer und beobachteten Treffer mitschiffs. „Obedient" bat, ihn angreifen zu dürfen. Kapitän z. S. Stirling auf „Faulknor" erlaubte es; die 4. Division begann zwei Minuten später ihren Angriff (Plan 46—Q). Römische Historiker haben das Geschick Hannibals beschrieben, uns ist es geglückt, das tragische Los von „V 48", auf britische Berichte gestützt, nachträglich festzustellen. Wir überlassen es einem Offizier der „Obedient", das Ende von „V 48" zu schildern.

„Der Zerstörer eröffnete das Feuer gegen uns mit einem Geschütz auf der Back. Er hatte noch keine Treffer erzielt, als eine unserer ersten Salven sein Geschütz, seine Kommandobrücke und seinen vorderen Mast wegriß. Etwa eine Minute später riß ihm eine zweite Salve der „Mindful" in der Wasserlinie in der Höhe des vorderen Schornsteins große Löcher. Unmittelbar darauf kenterte er nach Backbord und versank."

Wir stellen fest, daß das kleine tapfere Schiff, schon schwer beschädigt, den Kampf mit vier intakten Zerstörern mit seinem letzten Geschütz aufnahm. Nach Zerstörung des letzteren, als aller Widerstand unmöglich war, ging „V 48" mit wehender Flagge unter (Plan 46—X). Der Feind machte keinen Versuch, die Besatzung zu retten, nicht e i n Mann blieb am Leben. Ehre den unbekannten Helden. Ruhet sanft, ihr tapferen Kameraden!

Wahrscheinlich wurde kein Versuch zur Rettung der wenigen Überlebenden gemacht, weil die britischen Zerstörer der 1. Division von im Westen stehenden deutschen Zerstörern mit Salven eingedeckt wurden. Es muß sich um die V. Flottille gehandelt haben, die um 8.50 Uhr mit östlichem Kurse aus dem Rauch und Qualm auftauchte. Korvettenkapitän Heinecke konnte, abgesehen von einigen Zerstörern in der Ferne, nichts mehr ausmachen und drehte um 8.52 Uhr um (Plan 46—W).

Wir kehren jetzt zu Scheer zurück. Als wir um 7.40 Uhr die Hochseeflotte verließen, befand sie sich mit südwestlichem Kurs auf dem Rückzug. Scheers Nachrichten über den Feind blieben während seines Ablaufens sehr unbestimmt. Um 7.42 Uhr bekam er eine um

7.22 Uhr abgesandte Meldung von Boedicker, „Lützow" werde von starken feindlichen, NO (32°) peilenden Streitkräften heftig beschossen. Die Nachricht war zutreffend für die Zeit ihrer Abgabe. Bei ihrer Ankunft peilten aber die am weitesten nördlich stehenden Linienschiffe, nämlich die des 5. Geschwaders, bereits 70°. Das war die Folge der sich reißend schnell ändernden Lage. Für die Beurteilung von Nachrichten vom Feinde ist es wesentlich, die Zeit ihrer Abgabe zu beachten, und ebenso wichtig für den Absender, die Zeitangabe zu wählen, die den Ereignissen entspricht.

Scheer ging um 7.45 Uhr mit der Hochseeflotte auf Kurs Süd (167°) (Plan 46—R). Der Chef der IX. Flottille machte drei Minuten später eine Meldung mit der Zeitangabe 7.40 Uhr — Groos behauptet dagegen, die Meldung sei bereits um 7.15 Uhr abgegeben. Sie besagte, die feindlichen Streitkräfte, über 20 Schiffe stark, steuerten OSO (100°). Diese Meldung, schreibt Groos, lieferte Scheer erstmalig den Beweis von der Anwesenheit der gesamten Grand Fleet. Der in der Meldung enthaltene Kurs des Feindes stimmte zwar für 7.25 Uhr, als die Briten wegen der Torpedosalven abdrehten, er war aber gänzlich falsch um die Zeit von 7.40 Uhr, als die Meldung abgesandt wurde. Um diese Zeit steuerten die Briten einen südwestlichen (212°) und keineswegs einen OSO-Kurs (100°). Die Meldung war wahrscheinlich die Ursache für den falschen Eindruck, den man auf „Friedrich dem Großen" hatte, nämlich, „daß der letzte gegen die Mitte des Feindes geführte Stoß die Briten veranlaßt habe, die Verfolgung aufzugeben". Zweifellos bestärkte sie auch Scheer in der Annahme, daß sein Entschluß, Südkurs zu steuern, richtig sei. Der Kurs sollte jedoch tatsächlich die Hochseeflotte bald darauf zu einem neuen gefahrdrohenden Zusammenstoß mit dem Feinde führen. Die I. Aufklärungsgruppe hatte sich auf einem westlichen Kurs zurückgezogen, sie formierte um 7.50 Uhr Kiellinie auf Kurs 190°, zwecks allmählicher Annäherung an die Linienschiffdivisionen. Die VI. und V. Division sammelten in einer gestaffelten Formation mit SW-Kurs auf „Friedrich den Großen".

Kapitän Bauer, der Führer der deutschen Unterseeboote, befand sich auf dem Leichten Kreuzer „Hamburg", der im Verbande der IV. Aufklärungsgruppe fuhr. Er sandte um 7.50 Uhr einen Funkspruch an den Leichten Kreuzer „Arcona" in Emden, alle verwen-

dungsbereiten Unterseeboote sollten sofort in nördlicher Richtung vorstoßen und 5 Uhr früh ihren Standort melden.

Beatty hatte, wie wir berichtet haben, um 7.45 Uhr gemeldet, das an der Spitze führende deutsche Linienschiff peile NWzW (291°) (Plan 46—S). Wahrscheinlich war damals nur „Lützow" in Sicht. Um 7.47 Uhr ließ er seiner Meldung das bekannte Signal folgen: „Ich schlage vor, daß die Spitze der Linienschiffe den Schlachtkreuzern folgt. Wir können dann die gesamte feindliche Schlachtflotte abschneiden." Gleichzeitig änderte er Kurs um zwei Strich auf den Gegner zu (Plan 46—U). Nach wenigen Minuten nahm er jedoch seinen alten Kurs SW (212°) unter Beibehaltung der Fahrt von 18 Seemeilen wieder auf. Tatsächlich folgten die britischen Linienschiffe sowieso Beatty, der seinerseits, abgesehen von einem kurzen Versuch, keinerlei Bestreben zeigte, den Feind abzuschneiden oder auch nur wieder Fühlung mit ihm zu nehmen.

Jellicoe erhielt vor der Ankunft von Beattys Vorschlag von Goodenough die Nachricht, die Deutschen hätten um 7.15 Uhr der Zahl nach nicht bekannte Streitkräfte detachiert, letztere steuerten NW-Kurs (302°). Die Meldung bezog sich wahrscheinlich auf eine zeitlich begrenzte Bewegung des III. Geschwaders in nordwestlicher Richtung gegen 7.22 Uhr. Die Meldung muß für Jellicoe rätselhaft gewesen sein. Er hatte gerade mit seinem Flaggschiff als Richtungsschiff um 7.52 die Führung der Schlachtflotte wieder übernommen und war bereit, einen Vorstoß in Richtung des Gegners zu machen, sobald dessen Peilung feststand. Während er noch mit der Lösung des Rätsels beschäftigt war, erhob sich an der Spitze um 7.55 Uhr eine gewaltige Kanonade. Das gab dem Oberbefehlshaber neue Rätsel auf. Der Kanonendonner war jedoch bedeutungslos. „Hampshire", „Shannon" und „Duke of Edinburgh" beschäftigten sich damit, ein Unterseeboot zu vernichten, das nur in ihrer Einbildung vorhanden war (Plan 46—Y).

Glücklicherweise traf um 7.59 Uhr eine auf Beobachtung von 7.32 Uhr sich gründende neue Nachricht von Beatty ein. Sie enthielt die Peilung des führenden deutschen Spitzenschiffs um 7.45 Uhr (Plan 46—S). Es mag sein, daß die Peilung sich auf „Lützow" oder „Derfflinger" bezog, inhaltlich war sie jedenfalls richtig und vermittelte Jellicoe die Kenntnis des Standorts des Feindes. Er ließ sofort seine Gefechtslinie divisionsweise auf Kurs West (257°) wen-

den. Beatty gab um 8 Uhr dem 3. Leichten Kreuzergeschwader den Befehl: „Nach Westen aufklären und vor Einbruch der Dunkelheit die Spitze der feindlichen Linie feststellen."

Endlich sah es so aus, als ob die britischen Führer den Kampf wieder aufnehmen würden. Da die Deutschen Kurs Süd (167°) steuerten, mußte der Zusammenstoß in Kürze erfolgen.

XVIII.

Die letzten Tag-Gefechte

8 Uhr bis 9.15 Uhr abends

Die britischen Streitkräfte (Plan 46) befanden sich um 8 Uhr abends, gut konzentriert, in einer 16 Seemeilen langen, leicht gekrümmten Linie. An der Spitze stand das 3. Leichte Kreuzergeschwader, verstärkt durch „Canterbury". Dann folgten in Kiellinie die drei Schlachtkreuzergeschwader. Steuerbord querab von ihnen stand das 1. Leichte Kreuzergeschwader, achteraus das 4. Leichte Kreuzergeschwader und Backbord querab das 2. Kreuzergeschwader, verstärkt durch „Duke of Edinburgh" und „Chester". In einem beträchtlichen Abstand dahinter folgten, gut ausgerichtet, in Kiellinie die 24 Linienschiffe, hinter ihnen das 5. Linienschiffgeschwader und das 2. Leichte Kreuzergeschwader. Alle Zerstörer waren, nach ihrer Rückberufung flottillenweise sammelnd, bereit für jede Verwendung.

Die Hochseeflotte hatte sich, im Gegensatz dazu, noch nicht wieder geordnet. Ihre Verbände steuerten im allgemeinen südlichen Kurs. Die drei Linienschiffgeschwader standen allein, das III. Geschwader noch ziemlich weit zurück, das I. Geschwader überlappte das II. Die I. Aufklärungsgruppe steuerte, um sich vorzusetzen, einen konvergierenden Kurs zum I. Geschwader. Die vier noch vorhandenen, schwer beschädigten Schlachtkreuzer befanden sich im Falle eines Zusammenstoßes mit britischen Großkampfschiffen in einer sehr exponierten und gefährdeten Lage. Wir sind der Ansicht, daß Scheer die Gruppe an die Queue der Linie bzw. nach Feuerlee hätte schicken müssen. „Lützow" mit vier Zerstörern stand am nächsten zum Feinde und dampfte mit 15 Seemeilen Fahrt nach Westen, um aus ihrer gefährlichen Stellung herauszukommen. Die gesamten deutschen Zerstörer, mit Ausnahme der VII. Flottille, suchten mit westlichem Kurse wieder Anschluß. Sie dampften, von ihren Angriffen zurückkehrend, in ziem-

lich aufgelöster Ordnung. Eine Anzahl von ihnen war durch erhebliche Beschädigungen in der Geschwindigkeit herabgesetzt. Trotzdem erließ Scheer um 8 Uhr den lakonischen Befehl: „Alle Flottillen zum Angriff."

Während die Deutschen, ohne es zu ahnen, in noch nicht wiederhergestellter Ordnung einem neuen, unvermeidlichen Zusammenstoß mit dem Feinde entgegengingen, gab „Lützow" die wichtige Mitteilung an „Seydlitz": „Feind peilt SSO (145°), er zieht sich, 6 Schlachtkreuzer stark, an Backbord von ‚Lützow' vorbei." Die Nachricht fußte auf einer Beobachtung von 7.49 Uhr, später kamen die Briten aus Sicht. Es war ein Beweis von hervorragender Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart, daß Kapitän Harder in seiner überaus schwierigen Lage noch Zeit fand zur Abstattung einer derartig wichtigen Meldung. „Seydlitz" gab um 8.02 Uhr die Meldung an Kommodore Heinrich auf „Regensburg" weiter (Plan 47—A). Heinrich erhielt sie um 8.05 Uhr auch über Boedicker auf der „Frankfurt". Keiner der Befehlshaber dachte indessen daran, die Meldung bei ihrer Wichtigkeit sofort an Scheer weiterzugeben, der nicht weit von „Regensburg" stand. Heinrich gab sie an die II. Flottille. Der Oberbefehlshaber blieb also unter dem Eindruck, daß die Briten ihm nicht folgten. Man war auf „Friedrich dem Großen" sogar des Glaubens, ihre Schlachtordnung sei zertrümmert und ihre Verbände zerstreut. Die irrtümliche Auffassung der Lage bewog Scheer anscheinend, seinen Angriffsbefehl für die gesamten Flottillen um 8.12 Uhr zu wiederholen. Er schien der Überzeugung zu sein, die Briten zögen nach Osten ab und die Flottillen könnten daher nicht früh genug zum Nachtangriff detachiert werden.

Napier zog um 8 Uhr das durch „Canterbury" verstärkte 3. Leichte Kreuzergeschwader beschleunigt zur Aufklärung auseinander. Die Linienpeilung seiner Aufklärungslinie war Nord (347°) Süd (167°), die Kreuzer steuerten mit einer Seemeile Schiffsabstand und 24 Seemeilen Fahrt Westkurs (257°). Schon um 8.09 Uhr konnte er Beatty melden (Plan 47—C): „Schiffe in NzW (335°) in Sicht." Es handelte sich offenbar um die deutschen Schlachtkreuzer. Eine Minute später heißte Beatty das Signal: „Feuer eröffnen." Die feindlichen Schiffe konnten indessen nicht genau ausgemacht werden, so daß das Feuer unterblieb. Um 8.15 Uhr meldete „Princeß Royal" Kollision mit einem Gegenstand, den man für ein Unterseeboot hielt.

Um 8.17 Uhr ging Beatty, um klar zu sehen, selbst auf Westkurs (257°) (Plan 47—I). Napier sichtete zu der Zeit die fünf veralteten Leichten Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe, die senkrechten Kurs zu seinen Kreuzern steuerten. Sein Flaggschiff, die „Falmouth", eröffnete um 8.17 Uhr auf 8600 Meter das Feuer.

Die II. und IV. Aufklärungsgruppe sahen die britischen Leichten Kreuzer erst, als „Falmouth" zu feuern begann. Der Chef der IV. Aufklärungsgruppe, Kommodore v. Reuter, konnte den Gegner nur undeutlich ausmachen. Sein Flaggschiff, die „Stettin", und „München" feuerten einige Salven mit ihren 10,5-cm-Geschützen. Reuter änderte Kurs auf den Feind zu, um ihn besser erkennen zu können.

Boedicker hatte zwei der britischen Leichten Kreuzer in Sicht, hinter ihnen konnte er die Spitze der in Kiellinie fahrenden Schlachtkreuzer erkennen. Er machte unverzüglich ein Fühlungssignal. Das war um 8.19 Uhr, gerade als die Sonne im Nordwesten unterging (Plan 47—K). Sein Signal besagte, daß in der Mitte des Quadrats 162 zwei Leichte Kreuzer der „Chatham"-Klasse ständen und im Quadrat 008 feindliche Schlachtkreuzer mit Kurs SW (212°). Die Meldung gab ein zutreffendes Bild von der Stellung der Streitkräfte Beattys. Die Angabe von Quadraten hätte sich bei der engen Fühlung der Streitkräfte erübrigt. Mit Übermittlung von Peilung und Abstand der feindlichen Schiffe vom Flottenflaggschiff oder einem anderen großen Schiff aus wäre Scheer besser gedient gewesen.

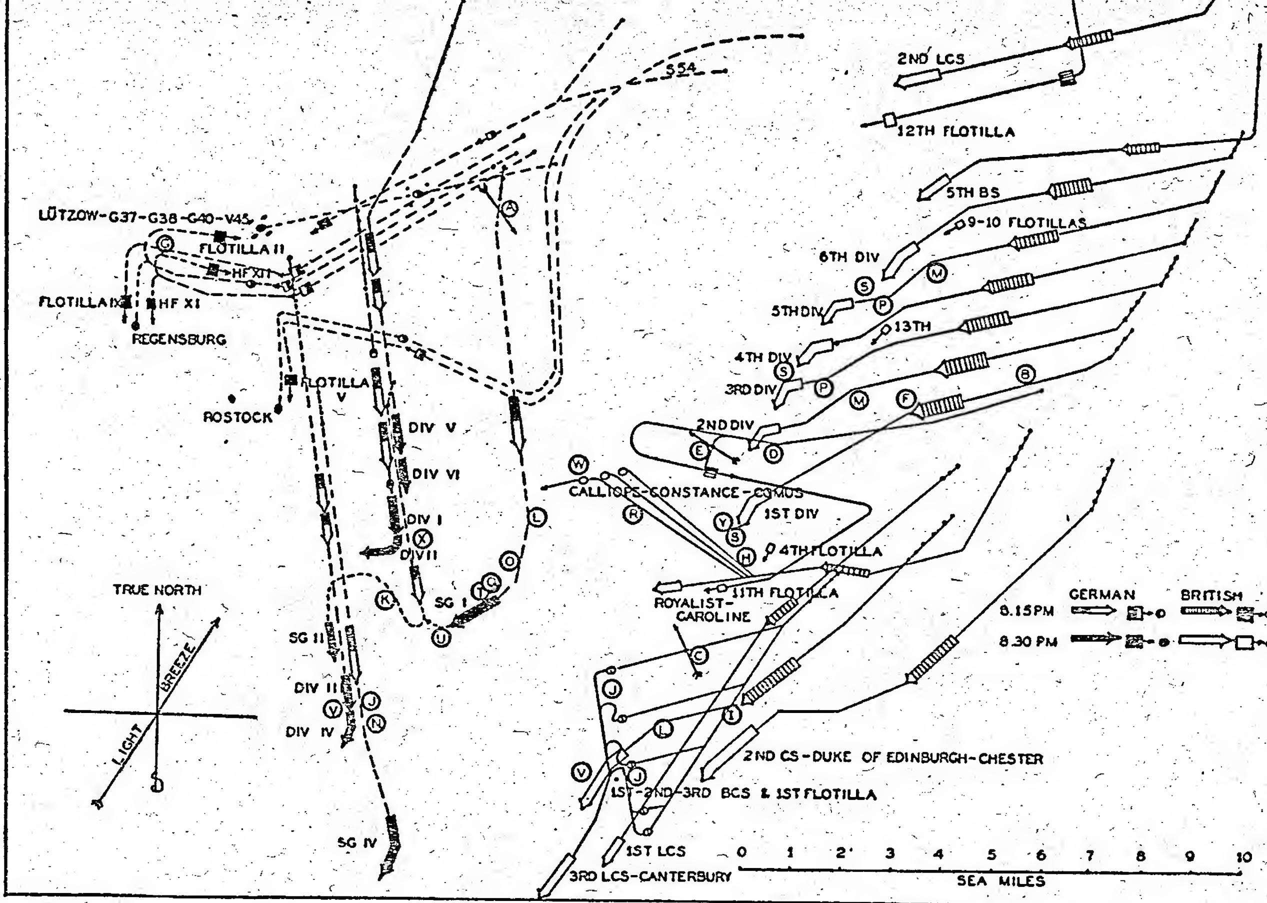
Boedicker ging nach seiner Meldung auf Gegenkurs und lief nach Nordwesten, als Grund für sein weitausholendes Manöver nennt er das Freimachen des Schußfeldes der I. Aufklärungsgruppe und des I. Geschwaders. Ein Blick auf Plan 47 zeigt, daß die II. Aufklärungsgruppe sich zwar nicht in der Schußlinie der beiden Verbände befand, wohl aber mehr oder weniger in der des II. Geschwaders. Dem Übelstand hätte sich aber in kurzer Zeit durch Fahrtvermehrung leicht abhelfen lassen. Die Geschwindigkeit der „Pillau" war allerdings auf 24 Seemeilen herabgesetzt, auch hatte „Elbing" gemeldet, daß sie wegen eines Kondensatorschadens hohe Fahrt nicht halten konnte. Die Artillerie der drei Schiffe war jedoch noch leistungsfähig, ihre Geschwindigkeit reichte aus, um im Verbande der Flotte zu manövrieren. Deshalb hätte Boedicker unserer Ansicht nach zur Unterstützung der veralteten und wenig kampfkräftigen Kreuzer der IV. Auf-

klärungsgruppe im Kampf mit ihren stärkeren Gegnern vorne bleiben müssen. Die II. Aufklärungsgruppe hatte von 6 Uhr nachmittags ab Leistungen nicht mehr aufzuweisen. Hier wäre Gelegenheit gewesen, sich in die Kampfhandlungen wieder einzuschalten.

„Princeß Royal" sichtete um 8.18 Uhr die deutschen Schlachtkreuzer etwa 60° voraus an Steuerbord. „Tiger" sichtete kurz darauf die älteren Linienschiffe des II. Geschwaders. Um 8.20 Uhr begann ein erbittertes Gefecht zwischen den genannten Streitkräften (Plan 47—L). Bevor wir dieses letzte Gefecht zwischen schweren Streitkräften im Weltkrieg schildern, wollen wir uns dem zweiten Gefecht zuwenden, das an der Spitze der Schlachtflotte unter zunächst großen Erfolgsaussichten für die Briten ausgetragen wurde.

Um 8.05 Uhr hatte „Calliope", das Flaggschiff des 4. Leichten Kreuzergeschwaders, in WNW (279°) Rauch gesichtet. „Castor" machte um 8.11 Uhr im Nordwesten (302°) Zerstörer aus (Plan 47—D). Kommodore Hawksley befahl acht modernen Zerstörern der 11. Flottille, sich an „Castor" zum Angriff auf die Zerstörer anzuschließen. Drei Minuten später machte er an Jerram Signal: „Deutsche Zerstörer in NW (302°)" (Plan 47—E). Um 8.15 Uhr teilt er Le Mesurier mit, daß zwölf deutsche Zerstörer in der Nähe seien. Eine Minute später drehte letzterer mit „Calliope", „Constance" und „Comus" zur Unterstützung Hawksleys nach Steuerbord (Plan 47—H). Die beiden übrigen Kreuzer des Geschwaders blieben auf ihrer Position. Le Mesurier eröffnete um 8.18 das Feuer. Sein Ziel war die V. Flottille, die sich nach ihrem ergebnislosen Angriff um 7.50 Uhr auf dem Rückwege zur Hochseeflotte befand.

„Iron-Duke" hatte, wie erinnerlich, ausweislich der Signalliste um 7.54 Uhr, die Aufforderung Beattys, die Schlachtflotte solle ihm folgen, erhalten. Nach dem offiziellen Bericht der Admiralität erhielt Jellicoe diese Mitteilung erst nach 8 Uhr. Jedenfalls traf die Antwort Jellicoes auf den Ratschlag Beattys erst um 8.07 Uhr bei Jerram ein, sie lautete: „Das 2. Linienschiffgeschwader soll unseren Schlachtkreuzern folgen." Jerram ließ um 8.15 Uhr die 1. Division etwas nach Backbord in die Richtung schwenken, in der er die Schlachtkreuzer vermutete (Plan 47—F). Sie waren gänzlich aus Sicht gekommen und standen in südwestlicher Richtung in einem Abstand von 6 Seemeilen. Als Jerram die Schwenkung begann, meldete „Marlborough" am anderen Ende der Schlachtlinie das Sichten eines wei-



Plan 47: 8 Uhr bis 8,30 Uhr abends.

teren der geheimnisvollen, überall und nirgends auftauchenden, aber stets nur in der Einbildung vorhandenen Unterseeboote. Jerram heißte um 8.18 Uhr für das 2. Geschwader das Signal: „Dem Führer folgen." Um 8.20 Uhr wurde in Richtung auf Beatty schweres Geschützfeuer vernommen, selbst das Aufblitzen der Mündungsfeuer war zu sehen. Infolgedessen brachte Jellicoe eine Minute später Jerrams Divisionen durch gleichzeitige Wendung auf WSW (234°) wieder auf parallelen Kurs mit der Flotte (Plan 47—M).

Wir wollen nun sehen, was Beatty erlebt hatte. Bei seinem erneuten Zusammenstoß mit dem Feinde war die Situation für ihn günstig, das Gegenteil hätte aber auch der Fall sein können. An Steuerbord voraus, annähernd recht voraus, hatte er die sechs älteren bzw. ganz veralteten Schiffe des II. deutschen Geschwaders. Sie führten nur je vier 28-cm-Geschütze und waren alle zusammen nur etwa zwei britischen Schlachtkreuzern gewachsen. Die deutschen Schiffe konnten die britischen Schlachtkreuzer nicht klar genug ausmachen, um erfolgversprechendes Feuer zu eröffnen. Beatty stand ferner beinahe genau vorlich zu den vier, mit Ausnahme von „Moltke", schwer zusammengeschossenen deutschen Schlachtkreuzern. Auch sie konnten den Feind bei der herrschenden Beleuchtung kaum erkennen. Ein seltener Glückszufall hatte den Briten wiederum große Erfolgsmöglichkeiten zugespielt. Die Sonne war gerade hinter den deutschen Schiffen im Untergang begriffen, so daß die Briten den Vorteil der Beleuchtung ganz auf ihrer Seite hatten.

Die taktische Lage der I. Aufklärungsgruppe war sehr ungünstig, als sie vom Feinde überrascht wurde. „Lion" und „Princeß Royal" begannen sofort die Beschießung von „Derfflinger". „Tiger" beschoß eins der Schiffe des II. Geschwaders. „New Zealand" und „Indomitable" wählten „Seydlitz" als Ziel. „Inflexible" schoß wahrscheinlich auf „von der Tann". Hartog drehte zu Beginn des Gefechtes um 8.20 Uhr mit einer 2-Strich-Schwenkung vom Feinde ab (Plan 47—L). Eine Minute später folgte Beatty seinem Beispiel (Plan 47—L). Um 8.24 Uhr wurde „Seydlitz" mitschiffs getroffen (Plan 47—O). Etwa zwei Minuten später wurde der Turm A auf „Derfflinger" durch einen Vollfreffer zeitweilig außer Gefecht gesetzt (Plan 47—Q). Damit war die gesamte schwere Artillerie des mächtigen Schiffs zum Schweigen gebracht. Hierauf drehten Beatty und Hartog gleicherweise um zwei weitere Strich ab. Die Gefechtsentfer-

nung nahm dadurch schnell zu. Jetzt griff auch das II. Geschwader mit seinen 28-cm-Geschützen ein.

Die IV. Aufklärungsgruppe hatte um 8.21 Uhr das Sichten von vier Leichten Kreuzern gemeldet. Nur „Stettin" und „München" waren in der Lage, etwa je acht Salven mit ihren schwachen 10,5-cm-Geschützen auf das 15,2-cm-Armierung führende 3. Leichte Kreuzergeschwader zu feuern. Die britischen Leichten Kreuzer sammelten nach der ersten Gefechtsberührung in Kiellinie auf südwestlichem Kurs. Von 8.23 Uhr ab brachten sie ihre große Überlegenheit an Kampfkraft zur Geltung. „München" erhielt zwei Treffer in ihre Aufbauten, vier Mann wurden getötet. v. Reuter sah um 8.30 Uhr ein, daß er bei der ungünstigen Beleuchtung wenig gegen die Übermacht ausrichten konnte und drehte mit einer gleichzeitigen Wendung hart nach Westen ab (Plan 48). Napier meldete um 8.28 Uhr sowohl an Beatty wie an Jellicoe, er befinde sich im Gefecht mit feindlichen Kreuzern.

Der Turm D und die Kommandobrücke auf „Seydlitz" erhielten um 8.30 Uhr schwere Treffer (Plan 47—T). Der Treffer auf der Kommandobrücke verursachte großen Personalausfall. Sämtliche Leute auf der Brücke fielen, selbst im Kommandoturm gab es eine Anzahl von Toten und Verwundeten. Hartog drehte nun hart nach Nordwesten ab (Plan 47—U). Die Briten wechselten darauf Ziel auf das II. Geschwader, worauf sich ein heißes Gefecht auf parallelen Kursen entspann (Plan 47—U). Nur „Hannover", „Schlesien" und „Hessen" waren in der Lage, erfolgversprechendes Feuer zu unterhalten. Ihre 28-cm-Granaten erzielten um 8.22 Uhr zwei Treffer auf „Lion" und „Princeß Royal" (Plan 48—B). Ein Schornstein der „Indomitable" wurde von einem Geschoß, das wahrscheinlich mittleren Kalibers war, durchschlagen. Die 40 Kaliber langen, wenig leistungsfähigen 28-cm-Geschütze der veralteten Schiffe richteten selbst bei der geringen Entfernung von 9100 Meter verhältnismäßig wenig Schaden an. „Schleswig-Holstein" erhielt einen schweren Treffer, der ein 17-cm-Geschütz beschädigte und 12 Mann Personalausfall hervorrief. „Pommern" schor, anscheinend getroffen, aus der Linie. Um 8.35 Uhr ließ Konteradmiral Mauve das II. Geschwader gleichzeitig um acht Strich vom Feinde abwenden, das Geschützfeuer schlief bald darauf ein (Plan 48—D). Die Briten erhielten in dem kurzen Gefecht nur zwei schwere Treffer, die Deutschen dagegen etwa sieben. Beatty hatte

die Genugtuung, seine Rolle in der Schlacht mit einem Erfolg, wenn auch nur zweiter Ordnung, abgeschlossen zu haben.

Beatty hatte insofern großes Glück entwickelt, als die I. Aufklärungsgruppe während des Gefechts das Schußfeld des I. Geschwaders verdeckte. Die Anordnung der Verbände der Hochseeflotte war um diese Zeit überaus unglücklich. Die stark mitgenommenen Schlachtkreuzer hätten unter allen Umständen nach hinten oder nach Feuerlee geschickt werden müssen. Das noch unbeschädigte I. Geschwader hätte vorne stehen müssen, wo es in der Lage gewesen wäre, den Überfall mit Erfolg abzuwehren. Das I. Geschwader fuhr nunmehr in verkehrter Ordnung. „Westfalen" unter dem Kommando des trefflichen Kapitäns z. S. Redlich führte. Er glaubte zunächst, das Feuer an der Spitze ginge von der Periskope beschießenden II. Aufklärungsgruppe aus. Dies um so mehr, als auch „Westfalen" und „Rheinland" Torpedolaufbahnen zu sehen glaubten. Leider konnten die Schiffe den Gegner, dessen Geschosse dicht bei „Westfalen" und „Nassau" einschlugen, nicht ausmachen, weil die Schlachtkreuzer ihr Schußfeld verdeckten. Nur „Posen" war in der Lage, einige Minuten lang zu feuern.

Als Hartog um 8.30 Uhr auf Nordwest drehte, lief er mit der I. Aufklärungsgruppe dem I. Geschwader vor den Bug. „Westfalen" sah sich gezwungen, etwa 9 Strich nach Westen abzudrehen. Dieser Umstand bewahrte Beatty vor einem Zusammenstoß mit deutschen Linienschiffen. Aber auch die Deutschen hatten dabei diesmal Glück. Das Zufallsmanöver der „Westfalen" ersparte ihren Linienschiffen einen Zusammenstoß mit der britischen Schlachtlinie auf Nahgefechtsentfernung. Wir wollen nun erklären, wie es kam, daß ein erneuter Zusammenstoß der Schlachtlinien anscheinend unvermeidlich war. Während des Gefechtes an der Spitze war auch das 4. Leichte britische Kreuzergeschwader in Gefechtsberührung mit dem I. und III. deutschen Geschwader gekommen. Wie bekannt, beschoß Le Mesurier gegen 8.18 Uhr die V. Flottille. Die Zerstörer zogen sich um 8.24 Uhr, von einem Rauchschleier gedeckt, zurück. Le Mesurier folgte mit Volldampf. Er ließ dabei die Steuerbord querab von ihm stehenden Kreuzer „Constance" und „Comus" zurück, um sich das Schußfeld freizuhalten. Um 8.26 Uhr sichtete er auf etwa 7200 Meter die deutsche Schlachtlinie (Plan 47—R). Zwei Minuten später sichteten auch die Deutschen zwei von den leichten Kreuzern sowie eine Anzahl

Zerstörer von der 11. Flottille. „Prinzregent Luitpold" feuerte unverzüglich eine Salve mit der schweren Artillerie, „Kaiser" zwei, „Markgraf" fiel mit der Mittelartillerie ein (Plan 47—X). „Calliope" schoß um 8.30 Uhr auf die geringe Entfernung von 6000 Meter einen Torpedo (Plan 47—W) und machte dann kehrt. Ein Offizier der „Calliope" schreibt darüber: „Nur unsere hohe Geschwindigkeit und das Laufen von Zickzackkursen rettete uns vor der Vernichtung. Die Lage war sehr bedrohlich, da wir von Geschoßaufschlägen vollkommen eingedeckt wurden. Die detonierenden Granaten und die herumsausenden Sprengstücke machten einen geradezu betäubenden Lärm."

„Calliope" erhielt fünf Treffer. Zwei 10,2-cm-Geschütze wurden außer Gefecht gesetzt, 10 Leute getötet und 23 verwundet. Le Mesurier hatte durch Klärung der Situation Vorzügliches geleistet.

Was wir jetzt bringen, ist hochinteressant. Um 8.21 Uhr hatten, wie erinnerlich, die britischen Linienschiffdivisionen Kurs WSW (234°) aufgenommen (Plan 47—M). Daraus, daß die Deutschen Kurs Süd (167°) steuerten, ergibt sich ein Zusammenlaufen der beiden Flottenkurse in einem Winkel von 67°. Scheer ahnte, obwohl voraus Kanonendonner zu hören war, nichts von der bedrohlichen Nähe der britischen Schlachtlinie. Letztere konnte indessen das Gefecht zwischen „Calliope", „Constance" und „Comus" und feindlichen Zerstörern beobachten, gleichzeitig deutete Kanonendonner ein wenig an Backbord voraus darauf hin, daß auch Beatty mit dem Feinde wieder im Gefecht stand. Um 8.25 Uhr warf Jellicoe die Schlachtlinie um zwei Strich auf den Feind zu, auf West (257°) herum. Jerram, der Führer der 1. Division, machte die Bewegung nicht mit, sondern blieb auf Kurs WSW (234°). Offenbar glaubte er, der Befehl, den Schlachtkreuzern zu folgen, sei noch in Geltung. Die 2. Division machte den Kurswechsel und die Bewegung der Schlachtlinie mit, obwohl Jerram ihm befohlen hatte, ihm zu folgen.

Gleichzeitig mit dem Kurswechsel auf West (257°) wurden von dem Turm B der „Iron Duke" „neun schwere Schiffe voraus" ausgemacht. Unzweifelhaft gehörten sie dem I. und III. Geschwader an, die sich in einem Abstande von etwa 16000 Meter befanden. Die Tatsache, daß Schiffe auf diese Entfernung noch gesichtet werden konnten, beweist, daß das Tageslicht für die Schlacht noch genügt hätte. Obwohl die Sonne nunmehr seit sechs Minuten untergegangen war, dürfte es für ein Gefecht von etwa 30 Minuten Dauer noch

hell genug gewesen sein. Es ist nicht festzustellen, ob Jellicoe von dem Sichten der deutschen Linienschiffe vom Turm B der „Iron Duke" aus Meldung bekommen hat. Immerhin mußte allein die Tatsache, daß das 4. Leichte Kreuzergeschwader unter dem Feuer schwerer Geschütze lag, ihm die Erkenntnis vermittelt haben, daß die Fühlung mit der Hochseeflotte wiederhergestellt war. Obwohl um 8.28 Uhr allem Anschein nach eine neue Schlacht unter günstigen Bedingungen für die Briten unmittelbar bevorstand, warf Jellicoe seine Linienschiffdivisionen um vier Strich vom Feinde ab, auf SW (212°) herum. Das Manöver brachte seine Schlachtlinie in eine etwas unregelmäßig geformte Kiellinie (Plan 47—S).

Trotz des letzten Kurswechsels Jellicoes liefen die Kurse der beiden Flotten immer noch in einem Winkel von 45° zusammen. Das vorher erwähnte zufällige Manöver der „Westfalen" führte jedoch die Deutschen aus der bedrohlichen Lage heraus. Das 2. britische Linienschiffgeschwader war um 8.30 Uhr nur noch 12 800 Meter von „Westfalen" entfernt und 10 000 Meter von „von der Tann". „Monarch" und „King George V." sahen beide das Mündungsfeuer der feindlichen Geschütze an Steuerbord. Die I. Aufklärungsgruppe drehte jedoch in dem Moment, als das 2. britische Linienschiffgeschwader ins Gefecht kommen mußte, hart ab von den britischen Schlachtkreuzern. Das Abdrehen der Schlachtkreuzer zwang, wie wir berichtet haben, das I. und III. deutsche Geschwader, nach Westen auszubiegen und Platz zu machen und bewahrte so beide Geschwader vor einem Zusammenprall mit den britischen Linienschiffen. Es bestand jedoch immer noch die Möglichkeit, daß die Queue der deutschen Gefechtslinie in den Schußbereich der Briten kommen würde, da die Kursänderung bei dem Ausweichen als Schwenkung ausgeführt wurde.

Während die britische Schlachtlinie weiter nach SW (212°) dampfte, nahmen die üblichen Alarmnachrichten ihren Fortgang. Um 8.31 Uhr sichtete „Benbow" etwas, das wie ein von Backbord, d. h. aus Feuerlee, kommender Torpedo aussah. Glücklicherweise meldete man das aufregende Ereignis nicht weiter. „Inconstant" dagegen meldete um 8.33 Uhr wieder ein imaginäres Unterseeboot. Dazwischen funkte die neu in Dienst gestellte „Royal Sovereign" die erfreuliche Nachricht aus Scapa, daß sie in den Flottenverband eingetreten sei. Eine Meldung der „Warrior" besagte, sie sei im Schlepp von „Engadine".

Die Entfernung zwischen den beiden Schlachtlinien betrug, als das Gefecht an der Spitze um 8.35 Uhr zu Ende ging, nur noch 11 000 Meter. Etwas später als 8.40 Uhr erreichte das Schlußschiff der deutschen Linie, der „König", den Schwenkungspunkt bei dem Übergang auf Kurs West (257°). Sein Abstand von der Mitte der britischen Linie betrug dabei nur 9100 Meter. Die „Monarch" machte um die Zeit die vielsagende Meldung: „900 Meter Steuerbord querab wird ‚Calliope' schwer beschossen." Ebenso vielsagend war die Antwort der „Comus" auf die Anfrage Jellicoes: „Worauf schießen Sie?" Sie lautete: „Auf die feindliche Schlachtflotte, die West peilt" (Plan 48—E). Noch winkte Jellicoe ein großer Erfolg, wenn er nur etwas mehr Angriffsgeist besessen hätte. Er hätte nur zu befehlen brauchen: „Kurs West (257°) 19 Seemeilen Fahrt. Die Schlacht wird durchgeschlagen."

Wir wollen nun sehen, was die zum Angriff befohlenen deutschen Zerstörer beabsichtigten und was sie zu erreichen vermochten. Bekanntlich hatte Scheer um 8 Uhr einen allgemeinen Befehl für die Flottillen zum Angriff erlassen. Um 8.12 Uhr wiederholte er seinen Befehl und erweiterte ihn dahin, daß der Angriff bei Nacht unter Leitung des Kommodore Michelsen ausgeführt werden sollte. Heinrich geriet dadurch in Verlegenheit, denn er hatte schon auf den Befehl von 8 Uhr hin über gewisse Gruppen seiner Zerstörer verfügt. Scheers erster Befehl war voreilig und unzureichend. Heinrich hatte gegen 8 Uhr die II., VI. und IX. Flottille nahe bei „Lützow", nordöstlich der deutschen Schlachtlinie versammelt. Angriffsbereit waren, wie er feststellen mußte, nur noch die II. Flottille und „V 69", „S 50" und „V 46" von der XII. Halbflottille. Die letzteren drei Boote waren während des Angriffs der VI. Flottille bei der II. zurückgeblieben. Die Boote der IX. Flottille und der XI. Halbflottille, die an dem Angriff um 7.23 Uhr teilgenommen hatten, verfügten teils überhaupt nicht mehr über Torpedos, teils über nur einen in dem Ausstoßrohr, das nur nach einer Breitseite verwendbar war. Heinrich teilte daher die acht Boote der IX. Flottille, die noch zur Verfügung standen, in zwei Gruppen. Die erste, aus den beiden durch Geschützfeuer beschädigten Booten „V 28" und „S 51" sowie „S 52" bestehende, schickte er unter Führung von Korvettenkapitän Goehle zum I. Geschwader. Die zweite Gruppe, aus den fünf Booten „V 30", „S 34", „S 33", „V 26" und „S 36" bestehend,

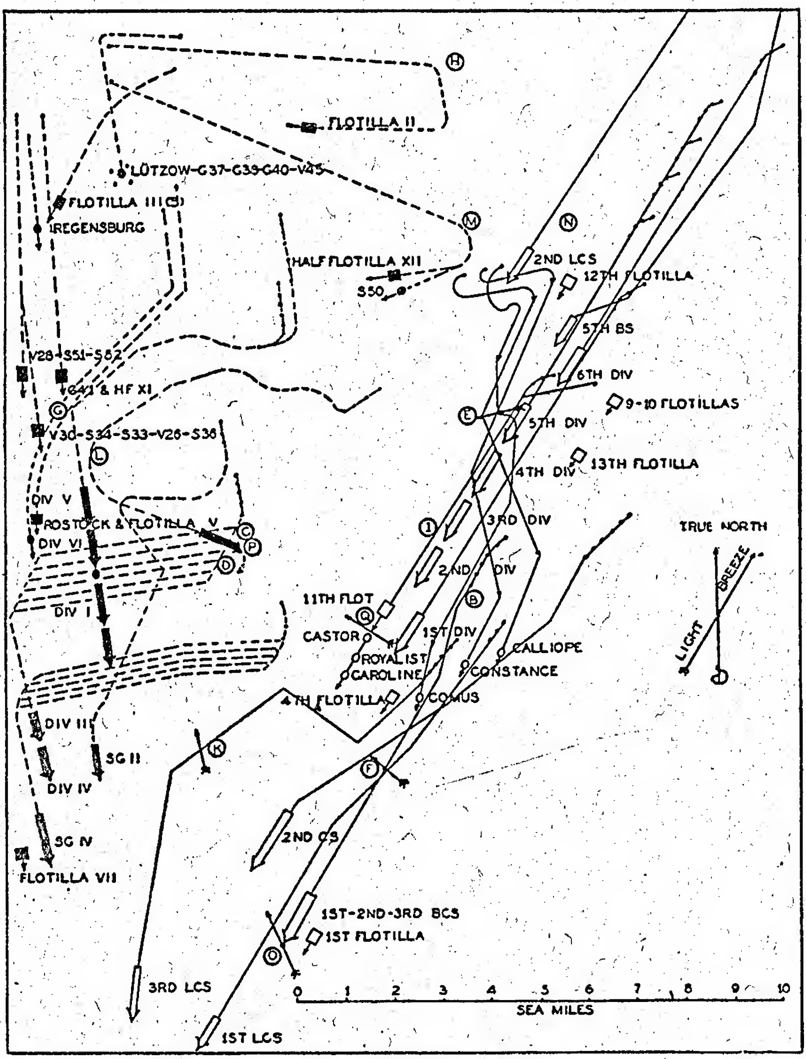
schickte er zu Kommodore Michelsen, der mit „Rostock" und der V. Flottille westlich vom I. Geschwader stand. „S 41", „V 44", „G 87" und „G 86" von der VI. Flottille sollten ebenfalls bei „Rostock" sammeln. Die Detachierung der genannten Boote erfolgte wahrscheinlich, um dem Befehl von 8.12 Uhr nachzukommen, der Michelsen die Leitung der Nachtangriffe übertrug. Die Boote sammelten befehlsgemäß kurz nach Einbruch der Dunkelheit bei „Rostock". Plan 48 enthält ihre geschätzten Standorte um 9 Uhr, also gerade vor Einbruch der Dunkelheit.

Heinrich entsandte ferner um 8.15 Uhr die zehn großen und ganz modernen Zerstörer der II. Flottille zur Suche und zum Angriff in den Sektor ONO bis OSO (54° bis 100°). Gleichzeitig ging die XII. Halbflottille (drei Boote) nach dem Sektor OSO bis SO (100° bis 122°). Heinrich hatte offensichtlich die Meldung der „Lützow", „sechs Schlachtkreuzer in SSO (145°)", nicht ernst genommen. Vielleicht glaubte er auch, daß die britischen Linienschiffe ihren Schlachtkreuzern nicht, oder doch nur in sehr großem Abstand folgten. Schließlich war er mit seinen Streitkräften während der Zeit der Befehlsausgabe an die Zerstörer weit achteraus gesackt. Seine Weisungen hinsichtlich des Beginns der Nachtunternehmung waren unklar und sich widersprechend. Daran waren die beiden Befehle Scheers für den Nachtangriff mit schuld. Obendrein stellte Heinrich der II. Flottille anheim, falls der Weg durch die Helgoländer Bucht nicht ratsam erschien, über das Skagerrak nach Kiel zu gehen. Unter all diesen Umständen mußte der Zerstörerangriff ein Fehlschlag werden. Noch schlimmer aber war, daß die Hochseeflotte dabei ihrer besten und stärksten Flottille beraubt wurde.

Zwei Tatsachen waren hauptsächlich an dem Fehlschlag des Zerstörerangriffs schuld.

1. Die Unternehmung wurde schon so früh begonnen, daß die Flottillen noch vor Dunkelwerden in Fühlung mit britischen leichten Streitkräften kamen.

2. Die Flottillen wurden so weit im Norden angesetzt, daß eine Gefechtsberührung mit der britischen Schlachtlinie ausgeschlossen blieb. Das 2. Leichte Kreuzergeschwader und die 12. Flottille waren die einzigen britischen Streitkräfte, die weit hinter der britischen Schlachtlinie gesichtet wurden. Die II. Flottille stieß mit diesen Streitkräften um 8.45 Uhr zusammen und zog sich, ohne einen Schuß zu feuern,



Plan 48: 8,30 Uhr bis 9 Uhr abends.

zurück (Plan 48—H). Kapitän Schuur funkte, daß er von fünf Leichten Kreuzern und vielen Zerstörern im Quadrat 020 nach Nordwesten abgedrängt werde. Die Übermittelung des Funkspruchs dauerte eine Stunde. Schuur hätte mit allen Mitteln versuchen müssen, die feindlichen leichten Streitkräfte zu umgehen, oder zum mindesten bis zur Dunkelheit mit ihnen in Fühlung bleiben müssen. Später hätte er dann leichter ihre Formation durchbrechen können. Trotzdem er über die hohe Geschwindigkeit von 32,5—36 Knoten verfügte, gelang ihm keins von beiden.

Die drei Boote der XII. Halbflottille wurden um 8.52 Uhr auf eine Entfernung von 4500 Meter von dem 2. Leichten Kreuzergeschwader heftig beschossen (Plan 48—M). Kapitänleutnant Lahs machte einen entschlossenen Versuch, durchzubrechen, mußte aber nach Westen ausweichen. „S 50" erhielt einen 15,2 cm-Treffer. Ein Kessel und Frischwassererzeuger fielen aus. Das Boot konnte nur noch 25 Knoten laufen und mußte daher seine Halbflottille verlassen, um bei der Flotte zu sammeln. Die für Nachtangriffe am besten geeigneten Boote verbrauchten sich so nutzlos vor Beginn der Nacht. Die Deutschen verpaßten eine gute Gelegenheit, die Grand Fleet zu schädigen.

„S 53", „V 73", „S 54" und „G 88" von der III. Flottille sammelten nach der Detachierung der II. Flottille und der XII. Halbflottille um 8.45 Uhr bei „Regensburg". Heinrich lief mit den Booten nach Süden, um sich mit der Hochseeflotte zu vereinigen, deren Spitze nunmehr nicht weniger als 7 Seemeilen entfernt war.

Während der Gefechte an der Queue entwickelten sich an der Spitze beachtenswerte Vorgänge. Scheer ahnte nicht, wie knapp ein Zusammenstoß mit der britischen Schlachtlinie vermieden war, und befahl um 8.36 Uhr Kurs S (167°) für die Flotte. Die Ausführung des Befehls verzögerte sich, was sich in der Folge als sehr glücklich erweisen sollte. Das Spitzenschiff des I. Geschwaders, die „Westfalen", befolgte ihn um 8.43 Uhr (Plan 48—G). Die IV. Aufklärungsgruppe und das II. Geschwader gingen indessen erst um 8.50 Uhr auf Süd-Kurs. Auch diese Verzögerung erwies sich als sehr glücklich. Die I. Aufklärungsgruppe drehte aus einem unverständlichen Grunde nach SO, direkt auf die britische Schlachtflotte zu (Plan 48—L). Um 9 Uhr drehte sie in einem Abstande von 7300 Metern von den britischen Linienschiffen wieder hart nach Westen ab

(Plan 48—P), gerade noch rechtzeitig, ehe sie mitten in letztere hineinlief. Der Vorfall beweist die Richtigkeit unserer früheren Feststellung, daß die I. Aufklärungsgruppe schon längst nach Feuerlee zu schicken war.

Nach der zweiten Kursänderung der Hochseeflotte nach Süden liefen die Kurse der beiden sich gegenüberstehenden Flotten wieder stark zusammen. Wiederum erschien ein Zusammenstoß unvermeidlich. Scheer schien darauf zu bestehen, dem Gegner immer wieder Gelegenheit zum Kampf zu bieten, der jedoch seinerseits jedesmal dankend ablehnte.

Auf „Iron Duke" liefen um die Zeit viele Meldungen zusammen. Jerram meldete um 8.45 Uhr, die britischen Schlachtkreuzer seien aus Sicht. Unmittelbar darauf fragte Jellicoe bei Beatty nach der Peilung des Feindes an. Es ist nicht zu verstehen, daß er einen Befehlshaber fragte, dessen Standort unbekannt war. Die von letzterem übermittelte Peilung wäre unbrauchbar gewesen. Dagegen war die Peilung der Hochseeflotte, die er wenige Minuten vorher von einem in voller Sicht in der Nähe befindlichen Leichten Kreuzer erhalten hatte, der sich noch dazu im Gefecht mit den deutschen Linienschiffen befand, zweifellos richtig. Nebenbei nahm man auf „Lion" irrtümlich an, die Anfrage Jellicoes käme von „Galatea".

Um 8.46 Uhr schickte schließlich Napier eine zutreffende Fühlungsmeldung (Plan 48—K). Sie besagte: Eine Anzahl Schlachtkreuzer, deren genaue Zahl nicht bekannt ist, peilt Nord (347°) und steuert WSW (234°). Bedauerlicherweise (wie wir wiederholt betont haben) behielten die britischen Schiffe, obwohl die Flotte jetzt konzentriert war, den nicht unbedenklichen Brauch bei, den Fühlungssignalen ihren navigatorischen Standort anzuhängen. Das hätte nur Zweck gehabt, wenn das Flottenflaggschiff nach Versammlung der Flotte, sagen wir um 6.30 Uhr, seinen Standort zum Vergleich bekannt gegeben hätte. Alle in Sicht befindlichen Schiffe hätten dann ihren Standort auf den der „Iron Duke" abstimmen können. Diese Vorsichtsmaßregel war versäumt worden. Die Folge war, daß Napiers Standort nach seiner Meldung fünf Seemeilen hinter „Iron Duke" lag, während er sich in Wirklichkeit elf Seemeilen vor dem Flottenflaggschiff befand. Im vorliegenden Falle lag der Fehler glücklicherweise so klar auf der Hand, daß Nachteile nicht entstanden sein dürften. Napier hätte richtig verfahren, wenn er nach den gegebenen Um-

ständen seinen Standort mit dem der „Iron Duke" in Beziehung gebracht und die Peilung des Feindes auf letztere bezogen und entsprechend gemeldet hätte. Wir geben zu, daß dieses Verfahren auch ungenau ist, aber Jellicoe hätte wenigstens gewußt, woran er war.

Außerdem lagen auch Fühlungsmeldungen von Schiffen, die noch näher bei „Iron Duke" standen, vor. „Caroline" und „Royalist" standen etwa 2 Seemeilen Steuerbord voraus von „King George V.", „Castor" und acht Zerstörer (möglicherweise auch alle Zerstörer) der 11. Flottille hatten sich ihnen angeschlossen. „Caroline" sichtete um 8.45 Uhr (Plan 48—J) drei Schiffe, die sie für deutsche Predreadnought-Linienschiffe hielt. Tatsächlich waren es die Spitzenschiffe des 1. Geschwaders. Das Spitzenschiff forderte durch Scheinwerfer von „Caroline" das Erkennungssignal. „Caroline", überzeugt davon, daß es sich um feindliche Schiffe handelte, signalisierte an „Royalist": „Greifen Sie mit Torpedos an." Beide Schiffe behielten indessen ihren Kurs bei, so daß sich irgendwelche Folgen zunächst nicht ergaben.

Um 8.59 Uhr, also zwei Minuten später, kam eine Meldung Beattys mit starker Verzögerung, die letzterer um 8.40 Uhr abgesandt hatte (Plan 48—F). Sie stellte fest, daß feindliche Schlachtkreuzer und Predreadnought-Linienschiffe 10 bis 11 Seemeilen ab Kurs SW (212°) steuerten und 313° peilten. Beatty fügte hinzu, daß sein eigener Kurs SW (212°) und seine Fahrt 17 Seemeilen betrage, sie deckten sich also mit Kurs und Fahrt der Schlachtflotte. Zweifel konnten nun nicht mehr bestehen, daß ein erneuter Zusammenstoß bevorstand. Die Zeit war aber bereits auf 40 Minuten nach Sonnenuntergang vorgerückt. Jellicoe entschloß sich daher, von einer Nachtschlacht abzusehen. Er warf um 9.01 Uhr die Schlachtflotte durch gleichzeitige Wendung der Divisionen auf Kurs Süd (167°) herum (Plan 50—D). Die Wendung der Schlachtflotte vom Feinde ab erfolgte gleichzeitig mit dem Abdrehen der I. Aufklärungsgruppe. Die beiden Manöver vereitelten einen Zusammenstoß, der, von den Briten energisch ausgenutzt, die Vernichtung der deutschen Schlachtkreuzer bedeutet hätte. Beatty, gefolgt von dem 1. und 3. Leichten Kreuzergeschwader, führte den Befehl nicht aus, da er nicht an seine Adresse gerichtet war. Das 2. Kreuzergeschwader, das Jellicoe unmittelbar unterstand, ging dagegen auf Süd-Kurs (167°). Die Befehlshaber der sechs Kreuzergeschwader und der sieben Zerstörerflottillen konnten offenbar völlig nach eigenem Ermessen verfahren,

sofern sie nicht zufällig in das Blickfeld des Oberbefehlshabers Jellicoe kamen. Sie handelten jedoch nur in wenigen Fällen aus eigener Initiative. Im allgemeinen folgten sie der Flotte als Zuschauer der Schlacht. Es ist bemerkenswert, daß Jellicoe, abgesehen von seiner Anfrage nach der Peilung des Feindes, Beatty niemals einen direkten Befehl gab. In mancher Hinsicht war das bewundernswert, aber zum mindesten hätten doch von Zeit zu Zeit Anordnungen allgemeiner Art ergehen müssen, um Beatty über Pläne und Absichten des Oberbefehlshabers zu unterrichten.

Beatty antwortete um 9 Uhr auf die vermeintlich von „Galatea" kommende Anfrage (Plan 47—V und 50—B) und berichtete, die Peilung des Gegners sei Nord zu West (335°). Die Nachricht stimmte genau. Sie wurde von „Iron Duke" um 9.04 Uhr aufgefangen. Beatty meldete gleichzeitig Jellicoe seinen navigatorischen Standort, und daß er Kurs SW (212°) mit 17 Seemeilen Fahrt steuere. Als Peilung und Kurs des Feindes nannte er NzW (335°) und WSW (234°). Der wahre Standort der „Lion" und die wahre Peilung des Feindes gehen aus Plan 48—O und Plan 50—B hervor, der in der Meldung enthaltene Standort der „Lion" und Peilung des Feindes aus Plan 49—B. Der Unterschied zwischen dem wirklichen und dem in der Meldung enthaltenen Standort der „Lion" betrug 4,5 Seemeilen. „Iron Duke" erhielt die ausführliche an Jellicoe adressierte Meldung erst um 9.41 Uhr, d.h. 37 Minuten nach dem Auffangen der kürzeren Mitteilungen Beattys an die „Galatea". Die auf dem Flottenflaggschiff für das Auffangen von Funksprüchen getroffenen Maßnahmen arbeiteten gut. Das Flottenflaggschiff hat die Aufgabe, möglichst viele Wellen zu überwachen, besonders die von Schiffen und Luftstreitkräften in enger Berührung mit dem Feinde kommenden.

Inzwischen war der letzte Zusammenstoß bei Tageslicht erfolgt. „Caroline", „Royalist", „Castor" und acht Zerstörer waren schließlich auf 7300 Meter an die „Westfalen" herangekommen. Die britischen Streitkräfte hatten durch reinen Zufall eine vorzügliche Stellung zum Torpedoangriff auf das Spitzenschiff der Linie von 16 Linienschiffen, die „Westfalen", erlangt. „Caroline" heißte erneut das Signal zum Torpedoangriff. Sie schoß zwei Torpedos, „Royalist" einen (Plan 49—E und 50—G). Die dichtauf folgende 11. Flottille beteiligte sich nicht an dem Angriff, sondern drehte ab (Plan 50—F).

Vizeadmiral Jerram sichtete die Schiffe des I. Geschwaders um 9 Uhr (Plan 50—G). Er war indessen der festen Überzeugung, die nur undeutlich auszumachenden Schiffe seien die britischen Schlachtkreuzer. Er wurde durch den Navigationsoffizier des Flaggschiffes, der noch bis vor kurzem auf den Schlachtkreuzern Dienst getan hatte, darin bestärkt. Jerram fühlte sich so sicher in seiner Beurteilung von Art und Zugehörigkeit der gesichteten Schiffe, daß er um 9.05 Uhr an Jellicoe meldete: „Britische Schlachtkreuzer peilen WNW (279°) und steuern SW (212°)", (Plan 50—H). Als ihm das Angriffssignal der „Caroline" gemeldet wurde, machte er ihr sofort ein Blinksignal: „Angriffssignal widerrufen, die Schiffe sind unsere Schlachtkreuzer." „Caroline" antwortete: „Sie sind unzweifelhaft feindliche Schiffe", worauf Jerram: „Wenn Sie ganz sicher sind, angreifen", erwiderte.

Die Briten brauchten nicht lange auf die endgültige Klärung der Frage zu warten. Wie früher gesagt, hatte die I. Aufklärungsgruppe gegen 9.01 Uhr hart nach Westen abgedreht (Plan 50—G). Der Zweck des Manövers war entweder das Ausweichen vor einem drohenden Torpedoangriff oder die Absicht, sich an den Schluß der deutschen Gefechtslinie anzuhängen. Seit 9 Uhr hatten „Westfalen" und „Nassau" Backbord querab fremde Schiffe in Sicht. Zunächst glaubte man, es handele sich um die IV. Aufklärungsgruppe. Als indessen die Aufforderung der „Westfalen" zur Abgabe des Erkennungssignals nicht beantwortet wurde und um 9.08 Uhr auch eine große Anzahl von Zerstörern, geleitet von zwei Leichten Kreuzern, ausgemacht wurde, eröffneten „Westfalen" und „Nassau" für etwa drei Minuten das Feuer (Plan 50—J).

Auf dem 2. britischen Linienschiffsgeschwader wurde das Feuer der schweren Geschütze vernommen. Die deutschen Linienschiffe blieben bis 9.11 Uhr in Sicht. Jerram machte trotzdem keinen Versuch, die Ursache des Geschützfeuers zu ergründen und steuerte seinen Kurs S (167°) weiter. Da die Kurse der beiden Flotten nunmehr stark auseinanderliefen, verschwand die deutsche Schlachtlinie bald im Nebel und in der Dunkelheit. Die Briten hatten damit eine ganz große Chance, vielleicht sogar mehrere, verpaßt. Um 9.15 Uhr lief ein Torpedo vor „Nassau" vorbei, ein zweiter lief in der Höhe des vorderen Turms unter dem Schiff durch (Plan 50—L). Wahrscheinlich schnitten nur die Blasen der Laufbahn des Torpedos an dieser

Stelle den Kurs des Schiffes, während der Torpedo selbst vorne vorbeiging. Um die Zeit schoß eins der deutschen Schiffe eine Leuchtgranate. Alle in der Nähe befindlichen britischen Schiffe beobachteten dieselbe. Nun konnten Zweifel nicht mehr bestehen, daß es sich um deutsche Schiffe gehandelt hatte, denn die britischen besaßen keine Leuchtgeschosse.

Wir können nicht umhin, einige wichtige Fragen bei dieser Gelegenheit zu erörtern: 1. Warum drehte die 11. Flottille ab, ohne Torpedos zu schießen? 2. Warum eröffnete Jerram nicht das Feuer mit seiner schweren Artillerie? 3. Warum lief Jellicoe verfrüht vom Feinde ab nach Süden? Diese drei bedauerlichen Entscheidungen der britischen Befehlshaber wirkten sich unseres Erachtens dahin aus, daß Jellicoe eine der letzten und besten Chancen für einen entscheidenden Sieg verpaßte.

Die erste Frage beantwortet uns der Chef der 11. Flottille, Kommodore Hawksley auf „Castor", selbst. Die bei ihm befindlichen acht Boote seiner Flottille verfügten zusammen über 32 Torpedos. Die sieben weiteren Boote der Flottille standen in der Nähe und hätten ebenfalls angreifen können. Selbstverständlich konnte Hawksley nicht alle 16 Schiffe der deutschen Linie ausmachen. Er sah vermutlich nur vier oder fünf Schiffe und hielt sie „für einen Verband von Schlachtkreuzern". Er wurde also nicht gewahr, was für ein wundervolles Angriffsziel sich ohne sein Zutun seinen Zerstörern bot. Er hatte Jerrams Signal an die „Caroline" abgelesen, in dem behauptet wurde, die fremden Schiffe seien britische Schlachtkreuzer. Als die „Schlachtkreuzer" aber das Feuer auf „Caroline" und „Royalist" eröffneten, dürfte ihm denn doch wohl klar geworden sein, daß es sich um feindliche Schiffe handelte.

Geben wir jedoch Hawksley selbst das Wort: „Ich drehte mit der Flottille von den Schlachtkreuzern ab und wartete darauf, daß die Flotte das Feuer auf sie eröffnen würde. Der an der Spitze dampfende Schlachtkreuzer feuerte bald darauf eine Leuchtgranate, was zu bestätigen schien, daß es feindliche Schiffe waren; da die Flotte indessen nicht feuerte, schien es mir noch nicht dunkel genug zu sein, um einen Angriff ohne Unterstützung der Artillerie der Flotte zu machen. Die Schlachtkreuzer drehten nach Steuerbord ab und kamen aus Sicht." Hawksley hat in seiner Eigenschaft als Zerstörerführer unserer Ansicht nach Mangel an Angriffsgeist bewiesen. Der Zerstörer ist

in erster Linie Gelegenheitswaffe. Das Glück hatte ihm eine selten gute Gelegenheit geboten, eine Gelegenheit, wie sie sich jeder wirkliche Zerstörerführer ersehnt. Hawksley versagte sich ihr und versucht sein Verhalten durch Scheingründe, die nichts mit der Sache an sich zu tun haben, zu rechtfertigen. Wir haben allen Grund anzunehmen, daß er einen großen Erfolg davongetragen hätte, wenn er dem Beispiel der „Caroline" und der „Royalist" gefolgt wäre. Wenn zwei Leichte Kreuzer auf 7300 Meter mit Torpedos angreifen konnten, ohne einen einzigen Treffer zu erhalten, mußte ein Angriff von Zerstörern auf noch viel geringere Entfernung ohne eigene ernstliche Verluste glücken. Hawksley hat abgedreht, ehe ein Schuß auf ihn gefallen war, und auch nicht einmal den Versuch gemacht, anzugreifen. Wenn er der Meinung war, es sei noch zu hell für einen Nahangriff, hätte er doch 10 Minuten warten und dann unter dem Schutz der Dunkelheit anlaufen können. Unberechenbare Folgen hätten sich ergeben können, wenn einige deutsche Linienschiffe um die Zeit torpediert und möglicherweise in der Geschwindigkeit heruntergesetzt worden wären. Hawksley hat die Gelegenheit für eine große Tat verpaßt.

Als Jerram die deutschen Linienschiffe nicht unter Feuer nahm, ist er zweifellos wirklich in einem Irrtum befangen gewesen. Er wurde in seinem Glauben, es handele sich bei den fremden Schiffen um britische Schlachtkreuzer, noch bestärkt durch einen Sachkenner. Der Kurswechsel der britischen Schlachtflotte um 9.01 Uhr konnte bei ihm ferner den Eindruck erweckt haben, daß Jellicoe um diese Zeit kein Gefecht mehr wünschte. Gleichwohl ist auch ihm der Vorwurf mangelnder Initiative und fehlenden Angriffsgeistes nicht zu ersparen. Warum ließ er sich auf zeitraubende Unterhaltungen mit der „Caroline" ein, wenn er sich über Art und Zugehörigkeit der fremden Schiffe im unklaren war, anstatt einige Zerstörer zur Aufklärung zu entsenden. Das würde in wenigen Minuten in unmißverständlicher Weise die Sache geklärt haben. Mangel an Initiative und Angriffsgeist kennzeichnete das Verhalten der meisten Befehlshaber in der Grand Fleet. Daran ist Jellicoe selbst schuld. Sein hartnäckiges Festhalten an der Politik, „nichts dem Zufall zu überlassen", hatte zwangsläufig dies Ergebnis gezeitigt. Jellicoes nachträgliche Kritik an der Schlacht zeigt, daß er mit der wenig tatenfreudigen Haltung seiner Unterbefehlshaber nicht einverstanden war, denn er schreibt:

„Die grundsätzlichen Änderungen der Anordnungen für die Schlacht

betrafen die Selbständigkeit der Admirale, die Geschwader führten. Letztere wurde noch weit mehr als früher betont."

Wie sollten aber Untergebene Entschlossenheit und Wagemut zeigen, solange die Politik des Oberbefehlshabers im wesentlichen darauf hinauslief, nichts dem Zufall zu überlassen?

Wir wollen schließlich nochmals auf eine Tatsache hinweisen, die für die Briten besonders vorteilhaft bei den geschilderten Gefechten war. Die Sonne ging im Nordwesten unter, d. h. von den Briten aus gesehen, direkt hinter den deutschen Streitkräften. Der sich daraus für die Sichtweite ergebende Vorteil für die Briten war, sowohl beim Artilleriefeuer wie bei Torpedoangriffen ungeheuer groß. Das ergibt sich schon aus der Tatsache, daß die Deutschen Jerram's Schiffe gegen den dunklen Hintergrund überhaupt nicht ausmachen konnten und auch nicht in der Lage waren, bei der Beschießung von zwei Leichten Kreuzern auf 7300 Meter Treffer zu erzielen.

Wir kommen nun zu Jellicoes Kursänderung um 9.01 Uhr auf Kurs Süd (167°). Sie ergab sich aus seinem festen Willen, die Nachtschlacht zu vermeiden. Er sagt darüber:

„Der Gedanke an eine Nachtschlacht der schweren Schiffe wurde von mir von vorneherein verworfen. Sie hätte möglicherweise zu einem Desaster führen können, einmal, weil Torpedostreitkräfte in Massen zur Verwendung kommen mußten, ferner wegen der Unmöglichkeit Freund und Feind zu unterscheiden."

Es ist gewiß richtig, daß unter diesen Umständen ein Desaster möglich war. Was für Jellicoe „möglich" war, war für Scheer aber „wahrscheinlich"; denn die britischen Großkampfschiffe waren abgesehen von „Marlborough" und „Warspite" alle intakt und verfügten über ihre volle Geschwindigkeit. Bei der Hochseeflotte hatten dagegen eine ganze Anzahl von Schiffen Schußlöcher in der Außenhaut, „Lützow", „Derfflinger" und „Seydlitz" waren sogar in ihrer ganzen Struktur ernstlich erschüttert. Bei den letzteren waren die Batterien mittleren und leichten Kalibers sowie die Scheinwerfer nicht mehr verwendbar und der Verkehr im Schiff durch Zerstörungen erschwert. Die Briten können nicht behaupten, daß ihnen die Verluste und Schäden der Deutschen unbekannt waren; denn Jellicoe hat nicht weniger als 7 Seiten seines Berichtes der Beschreibung der Beschädigungen der deutschen Schiffe gewidmet. Außerdem ist es eine ganz bekannte Tatsache, daß die Briten die Beschädigungen und

Verluste auf deutscher Seite weit überschätzten. Schließlich war die Hochseeflotte auch noch mit sechs langsamen und sehr verwundbaren Predreadnought-Linienschiffen belastet.

Zu beachten ist ferner, daß die britischen Zerstörer fast alle voll verwendungsbereit waren und nur wenige ihrer Torpedos verschossen hatten. Demgegenüber hatten die deutschen Zerstörer bekanntlich häufig angegriffen und viele ihrer Torpedos verschossen, von denen allerdings nur einer ein Großkampfschiff getroffen hat. Weiterhin besaßen die Briten eine erdrückende Übermacht an Leichten Kreuzern zur Unterstützung der eigenen und Bekämpfung der feindlichen Zerstörer. Daß sie dafür gut geeignet sind, hatten gerade vor kurzem noch die Kreuzer des 2. und 4. Leichten Kreuzergeschwaders bewiesen.

Kehren wir nun zu den Gedankengängen Jellicoes zurück, er schreibt: „Der Ausgang einer Nachtschlacht wird unter neuzeitlichen Bedingungen stets fast gänzlich vom Zufall abhängen. Ich war nicht gewillt, meine günstige, taktische Lage durch Ablaufen auf einem östlichen oder westlichen Kurse aufzugeben und beschloß daher nach Süden zu steuern, um dort aus günstiger Stellung die Schlacht bei Tagesanbruch erneut aufzunehmen und um gleichzeitig in der Lage zu sein, den Gegner auf seinem Rückweg in den Hafen abzufangen, sei es, daß er den Weg über Helgoland wählen sollte, sei es, daß er die Ems ansteuerte und von dort längs der deutschen Nordseeküste zurückkehrte."

Die in dem ersten Satz niedergelegte Ansicht Jellicoes, daß der Ausgang einer Nachtschlacht Zufallssache sei, bedeutet weiter nichts als eine Wiederholung des ihn beherrschenden Grundsatzes, nichts dem Zufall zu überlassen. Selbstverständlich spielt der Zufall in einer Nachtschlacht eine größere Rolle als am Tage. Die Worte, „wird stets fast gänzlich vom Zufall abhängen", sind unserer Ansicht nach aber Übertreibung. Jellicoe hatte bei seiner in jeder Hinsicht gewaltigen Überlegenheit immer die Wahrscheinlichkeit des Erfolges auf seiner Seite.

Seine Ausführungen über das Ablaufen auf östlichem oder westlichen Kurs sind belanglos. Wenn er seinen Kurs 212° weiter gesteuert hätte, wäre es entweder sehr bald zu einer Nachtschlacht gekommen, oder er hätte die Deutschen nach Westen vor sich hergetrieben. In letzterem Falle hätte er es, besonders angesichts seiner den deutschen Predreadnought-Schiffen um 3 Seemeilen überlegenen Ge-

schwindigkeit, leicht gehabt, sich am Morgen zwischen die Hochseeflotte und ihre Basis zu schieben.

Jellicoe unterstreicht in seinem Buch noch die Angaben seines Berichtes, daß seine Scheinwerfer schlecht gewesen seien und nur wenige seiner Schiffe Richtweiser für die Mittelartillerie gehabt hätten. Auf der deutschen Seite waren indessen viele Scheinwerfer durch Granatfeuer beschädigt, und manche Schiffe hatten nicht einmal für die schwere Artillerie Richtweiser. Bezeichnend ist, daß Jellicoes ständige Sorge war, welchen Schaden ihm der Feind antun könne, daß er sich aber weit weniger damit beschäftigte, wie er seinerseits den Feind schädigen könnte.

Ob es richtig war, daß Jellicoe der Nachtschlacht aus dem Wege ging, um die Schlacht am nächsten Morgen mit Sicherheit wieder aufnehmen zu können, ist Ansichtssache. Es gibt dafür viele Für und Wider. Ein kühner Oberbefehlshaber hätte sich die Vernichtung der feindlichen Flotte als einziges Ziel gesetzt. So hätten es z. B. Paul Jones, Perry und Farragut gemacht. So handelte Nelson bei Aboukir. Ein vorsichtiger Führer dagegen hätte, wie Jellicoe, die schicksalsschwere Entscheidung auf den nächsten Morgen aufgeschoben. Was uns mit Jellicoes Entscheidung, nicht bei Nacht zu schlagen, versöhnen kann, ist sein fester Wille, am nächsten Morgen anzugreifen. Es wird sich aber leider herausstellen, daß er, als der Morgen heraufkam, erneut einen guten Grund fand, die Schlacht zu vermeiden. Unsere kritische Prüfung aller Umstände während und nach der Schlacht hat ergeben, daß Jellicoe häufig in der Lage gewesen und vor die Frage gestellt ist, die Schlacht zu einem entscheidenden Siege zu gestalten, und zwar nachmittags um 5.55 Uhr, 6.30 Uhr, 7.15 Uhr, 8.40 Uhr, 9 Uhr und nachts um 2 Uhr. Er fand jedoch bei allen diesen Gelegenheiten stets neue Gründe, die in seiner Hand liegende Entscheidung aufzuschieben und auf eine noch bessere Gelegenheit zu warten. Er hat trotz günstigster Bedingungen sich sechsmal gesträubt, die Schlacht bis zur Entscheidung durchzuschlagen. Schuld daran war seine verhängnisvolle Eigenschaft, nichts dem Zufall überlassen zu können. Wer nicht wagt, nicht gewinnt!

Die Ausführung von Jellicoes Plan, während der Nacht Kurs Süd (167°) zu steuern, war um 15 Minuten verfrüht, ganz abgesehen davon, ob seine Entscheidung überhaupt das Richtige traf. Die Sonne war zwar um 8.19 Uhr untergegangen, aber das Zwielicht der Dämmerung besteht Anfang Juni in den nördlichen Breiten

noch längere Zeit. Das Schießen mit der schweren Artillerie wäre sicherlich bis 9.15 Uhr, und vielleicht noch länger, auf mittlere Entfernungen möglich gewesen. Abgesehen von unseren, gelegentlich der Gefechte um diese Zeit gemachten Feststellungen, führen wir als Beweis die Tatsache an, daß Jellicoe noch um 9.17 Uhr ein Flaggensignal an seine Flotte heißen ließ und Beatty sogar noch um 9.30 Uhr Flaggensignale machte. Eine Feuerkonzentration des 2. Geschwaders auf 7300 Meter auf die deutschen Linienschiffe würde große Erfolge gezeitigt haben, selbst wenn sie nur fünf Minuten lang hätte durchgeführt werden können.

Wir müssen noch darauf hinweisen, daß der Kurs Süd (167°) nur für eine gewisse Zeit gesteuert werden konnte, wenn Jellicoe wirklich die Schlacht erneut aufnehmen wollte. Der Kurs führte nämlich die Grand Fleet auf eine Position, die zwischen den drei von Minen gesäuberten Kanälen der Deutschen lag und sperrte keinen davon. Das geht aus einem Vergleich der Standorte der Schlachtflotte in Plan 58 und 59 mit den in der Skizze I eingetragenen minenfreien Kanälen hervor. Die Wahrscheinlichkeit war groß, daß Scheer einen der beiden an Horns Riff vorbeiführenden Kanäle benutzen würde, da dies der kürzeste Weg nach den schutzgewährenden deutschen Minensperren und nach den deutschen Häfen war. Es hätte sich daher empfohlen, von vornherein Horns Riff mit etwa 15 Seemeilen Fahrt anzusteuern. Falls die Deutschen denselben Weg nahmen, würden um Mitternacht oder spätestens um 1 Uhr nachts zahlreiche Gefechtsberührungen letzteres verraten haben. Wenn dagegen bis 1 Uhr nachts Gefechtsberührungen nicht stattfanden, so war das der Beweis, daß die Deutschen den Weg über Horns Riff nicht gewählt hatten. Dann wäre immer noch Zeit gewesen, mit hoher Fahrt nach Terschelling zu laufen und sie dort abzufangen. Das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader mit der 1. Flottille hätten inzwischen den Weg nach Terschelling durch eine Streife zwischen dem Standort der Hochseeflotte und der Insel Terschelling überwachen können.

Aus der Feststellung Jellicoes in seinem Buch, daß er entschlossen war, bei Tagesanbruch Kurs zu ändern und Horns Riff anzusteuern, geht klar hervor, daß er die durch das Steuern des Kurses Süd (167°) entstehende Lage übersah. Er scheint aber nicht bedacht zu haben, daß die Deutschen an ihm vorbeilaufen konnten, sobald er mit dem Ansteuern von Horns Riff zu lange zögerte.

XIX.

Die Gefechte am Abend

9.15 Uhr bis 11 Uhr vormittags

Kommodore Goodenough meldete um 9.12 Uhr das Abdrängen von feindlichen Zerstörern nach Westen. Er hatte seinen Standort wiederum in Längen- und Breitengraden ausgedrückt, anstatt ihn mit der Position des Flottenflaggschiffes bzw. der am weitesten hintenstehenden Linienschiffsdivision in Beziehung zu bringen. Der gemeldete Standort lag leider 15 Seemeilen zu weit nach Südost. Die Meldung bedeutete daher, wörtlich genommen, daß er deutsche Zerstörer auf die britische Schlachtflotte gedrückt hatte. Wahrscheinlich wußte aber Jellicoe aus früheren Anlässen bereits, daß Goodenough sich stark vernavigiert hatte.

Jellicoe ließ um 9.17 Uhr die drei Linienschiffgeschwader die Nachtmarschordnung aus drei je acht Schiffe starken Kolonnen mit parallelem Kurs und einer Seemeile Kolonnenabstand bilden. Sein Ziel war offenbar, eine engergeschlossene und leichter zu handhabende Formation zu bilden, was natürlich vorteilhaft war. Die enggeschlossene Formation hatte bei deutschen Zerstörerangriffen jedoch ihre Nachteile. Die auf den Flanken stehenden beiden Geschwader hatten nicht genügend Raum zum Manövrieren und wären bei dem Abdrehen vor Torpedos leicht in die anderen Geschwader hineingerannt. Die Treffchancen der Torpedos wurden verdreifacht, da sie nach Durchlaufen eines Flankengeschwaders auch die beiden anderen Geschwader erreichen konnten. Wir glauben daher, daß ein größerer Kolonnenabstand zweckmäßiger gewesen wäre. Er hätte auch bei zufälligen Begegnungen mit deutschen Linienschiffen eine schnellere Entwicklung der Geschwader gestattet, ganz abgesehen davon, daß Raum zum Manövrieren gewesen wäre, und die vom Feinde entferntstehenden Geschwader nicht durch Weitschüsse der Artillerie gefährdet waren. Wenn

wir später zur Beschreibung der britischen Zerstörerangriffe auf die Spitze der deutschen Linie kommen, mag der Leser sich ausmalen, was geschehen wäre, wenn Scheer sich in einer ähnlichen Formation wie Jellicoe befunden hätte.

Die britischen Geschwader handelten bei der Einnahme der Nachtmarschformation, was Zeit und Art des Manövers anbetrifft, nach eigenem Ermessen. Das 4. Linienschiffgeschwader, von Jellicoe auf „Iron Duke" geführt, machte das Manöver prompt um 9.25 Uhr (Plan 50—P). Das 2. Linienschiffgeschwader formierte um 9.45 Uhr Kiellinie (Plan 50—O) und ging dann allmählich an das Flottenflaggschiff bzw. Richtungsschiff „Iron Duke" heranscherend auf Position. Weil „Marlborough" die Flottenfahrt von 17 Seemeilen nicht mehr halten konnte, war die 6. Division bereits 2 bzw. 3 Seemeilen zurückgeblieben. Die Maschinen der „Marlborough" machten zwar Umdrehungen für 17 Knoten, ihre Beschädigungen drückten jedoch die Fahrt durch das Wasser auf 16 Seemeilen oder noch weniger herunter. Die 5. und 6. Division verringerten ihren Abstand vom Flottenflaggschiff ebenfalls durch allmähliches Heranscheren. Um 9.45 Uhr gab Jellicoe ein Vergleichs-Besteck der „Iron Duke" aus (Plan 49—G). Ihr wirklicher Standort lag zwei Seemeilen weiter nach Nordosten (Plan 45—H). Die Ausgabe eines Vergleichs-Bestecks war zu einer Zeit, als nur eine geringe Anzahl von Verbänden das Flottenflaggschiff und Richtungsschiff in Sicht hatten, von keinem großen Wert. Das Besteck hätte vor Einbruch der Dunkelheit ausgegeben werden müssen. Gegen 9 Uhr abends wäre, wie wir zugeben, natürlich keine Zeit dazu vorhanden gewesen. Wir wissen aus persönlicher Erfahrung, wie schwer es ist, einen geeigneten Zeitpunkt für die Bekanntgabe allgemein wissenswerter Nachrichten zu finden. Offiziere, die den Flottendienst leiten, müssen sich immer gewärtig halten, wann und ob solche Bekanntmachungen möglich sind. Es hat keinen Zweck, Bekanntmachungen vorzubereiten, die dann der Flotte nicht übermittelt werden können.

Jellicoe, der die Gefahr eines deutschen Zerstörerangriffes so hoch einschätzte, machte seinerseits merkwürdigerweise keinen Gebrauch von den eigenen starken Zerstörerstreitkräften zum Angriff auf die deutsche Schlachtlinie. Er äußert sich dazu folgendermaßen:

„Die Vorschriften der Grand Fleet für die Schlacht enthielten ein gut Teil von Erwägungen und Anordnungen über Torpedoangriffe

in der Schlacht. Die Aufgaben der Leichten Kreuzer und Zerstörer in dieser Hinsicht waren darin eingehend und ausführlich besprochen und festgelegt. Die dringende Notwendigkeit, möglichst bald Torpedoangriffe auf die feindliche Linie anzusetzen, war hervorgehoben, ebenso die Notwendigkeit, feindlichen Torpedoangriffen unverzüglich entgegenzutreten."

Während der Schlacht fanden die doch gerade für das Gefecht aufgestellten Vorschriften, wie uns scheint, jedoch wenig Beachtung. Gerade jetzt bestand eine unvergleichlich gute Gelegenheit für einen Zerstörerangriff in der Dämmerung bzw. kurz nach Einbruch der Dunkelheit, d. h. zwischen 9.15 Uhr und 9.30 Uhr. Alles sprach dafür, daß ein Zerstörerangriff der Hochseeflotte und ihren Großkampfschiffen, energisch durchgeführt, empfindliche Verluste beibringen würde. Die gesamten deutschen Pläne konnten zunichte gemacht werden, wenn Jellicoe einen entschlossen durchzuführenden Zerstörerangriff angeordnet hätte. Der britische Oberbefehlshaber war indessen anderer Ansicht und befahl seinen Flottillen, um 9.27 Uhr 5 Seemeilen hinter der eigenen Schlachtflotte Aufstellung zu nehmen.

Jellicoe berichtet, er habe dafür drei Gründe gehabt: 1. Die Zerstörer wären dort in einer ausgezeichneten Stellung zum Angriff auf die nach ihren Häfen strebende Hochseeflotte gewesen. 2. Sie hätten ferner für die eigenen Schlachtschiffe einen hervorragenden Schutz gegen deutsche Zerstörerangriffe gebildet. 3. Sie wären schließlich in einem solchen Abstande aufgestellt gewesen, daß Berührungen mit den Linienschiffen der eigenen Flotte während der Dunkelheit ausgeschlossen bleiben mußten. Seine Gründe bedürfen unserer Ansicht nach einer kritischen Überprüfung. Was den ersten anbetrifft, so geht, was beachtenswert ist, daraus hervor, daß Jellicoe seinen Linienschiffen einen Kurs vorschrieb, der bewußt jede Berührung mit den deutschen Linienschiffen vermeiden sollte. Er behauptet, seine dem Gros im Abstand von 5 Seemeilen folgenden Zerstörer hätten ausgezeichnete Gelegenheit zum Angriff auf die feindliche Flotte gehabt.

Hier liegt ein Widerspruch vor. Die Tatsache, daß die britischen Zerstörer von 11.30 Uhr ab in Berührung mit deutschen Linienschiffen kamen, war das Ergebnis eines reinen Zufalls. Alle Offiziere, die mit den Problemen der nächtlichen Suche und des Nachtangriffes von Zerstörern vertraut sind, werden zugeben, daß es ein außerordentlicher Glückszufall ist, wenn eine in schmaler Front vor geschlossenfahrenden

Linienschiffen herlaufende Zerstörerstreitmacht trotzdem mit letzteren zwei Stunden nach Einbruch der Dunkelheit in Fühlung kommt. Die Regel ist, daß Zerstörer unmittelbar nach Einbruch der Dunkelheit in breiter Front auf den Feind zulaufen müssen, wenn sie Aussicht haben sollen, mit ihm während der Nacht in Fühlung zu kommen. Erfolgt letzteres nicht recht bald, so nehmen die Erfolgsaussichten im Verlaufe der Nacht reißend schnell ab. Nach vorstehendem glauben wir zu der Annahme berechtigt zu sein, daß die Aufstellung der britischen Zerstörer von Jellicoe nicht darauf angelegt war, einen Angriff auf die deutschen Linienschiffe herbeizuführen.

Ein Vergleich der Standorte der beiden Flotten um 9.35 Uhr zeigt, daß die Gefahr eines deutschen Zerstörerangriffes mehr vom Westen als vom Norden her drohte. Wenn wir nachträglich die Dispositionen der Deutschen auch besser kennen als Jellicoe sie während der Schlacht kannte, so wußte er doch bestimmt, daß der Feind im Westen stand. Da er die britischen Zerstörer als Schutz für seine Linienschiffe benutzen wollte, wäre es also richtiger gewesen, sie mehr im Westen als im Norden aufzustellen.

In einem Punkt müssen wir Jellicoe recht geben. Seine Art, die Zerstörer aufzustellen, verhinderte letztere, während der Nacht in Fühlung mit seinen Linienschiffen zu kommen. Leider sollte den Zerstörern das bei Tagesanbruch aus Gründen, die wir später auseinandersetzen werden, ebensowenig gelingen.

Zusammenfassend sind wir der Ansicht, daß Jellicoe eine ausgezeichnete Gelegenheit für einen erfolgreichen Zerstörerangriff durch die von ihm angeordnete eigenartige Verwendung der Zerstörer verpaßt hatte. Mit dem Angriff der Zerstörer wären aller Wahrscheinlichkeit nach folgende Vorteile für die Briten verbunden gewesen:

1. Eine Anzahl der deutschen Großkampfschiffe hätten Torpedotreffer erhalten, einige wären sicherlich in der Geschwindigkeit heruntergesetzt worden.

2. Die Hochseeflotte wäre, wahrscheinlich in ziemlicher Unordnung, nach Westen gedrückt worden und hätte danach den Schutz der Minenfelder bei Tagesanbruch nicht mehr erreicht.

3. Der Standort der Hochseeflotte wäre schon am frühen Abend von den Zerstörern festgestellt, und auch später wären von Zeit zu Zeit Nachrichten über den Feind von ihnen zu erwarten gewesen.

4. Der Angriff der größeren und mit schwereren Geschützen armierten britischen Zerstörer hätte den Angriff deutscher Zerstörer im Keime erstickt und ihre Verbände zerstreut.

Wie erinnerlich, hatte der Plan für eine früher beabsichtigte Unternehmung das Legen eines Minenfeldes südlich Horns Riff mit der Absicht, die auslaufenden Deutschen hineinzulocken, vorgesehen. Jellicoe nahm an, daß ein derartiges Minenfeld auch auf dem Rückwege der Hochseeflotte zum Tragen kommen werde und ordnete um 9.32 Uhr an, die „Abdiel" solle das Minenfeld nach dem früheren Plane auslegen. „Abdiel" erhielt den Befehl erst um 10.05 Uhr und machte sich um 10.15 Uhr auf den Weg (Plan 49—E und 51—G). Die Idee bewährte sich gut.

Beatty hatte zunächst SW (212°) Kurs weiter gesteuert. Um 9.16 Uhr erhielt er den 9.10 Uhr aufgegebenen Funkspruch Jellicoes, der Flottenkurs sei Süd (167°). Das 2. Kreuzergeschwader war schon gegen 9.03 Uhr auf Kurs Süd (167°) gegangen. Als Heath zehn Minuten später erkannte, daß Beatty Kurs SW weiter steuerte, hielt er wieder auf ihn zu (Plan 50—J). Beatty und Heath entgingen bei Einbruch der Dunkelheit mit knapper Not einem Zusammenstoß mit überlegenen feindlichen Streitkräften. Das II. deutsche Geschwader war auf Kurs Süd (167°) geblieben, auch die „Westfalen" hatte um 9.15 Uhr diesen Kurs wieder aufgenommen (Plan 50—L). Um 9.25 Uhr ging die I. Aufklärungsgruppe gleichfalls auf diesen Kurs, um sich an das III. Geschwader anzuhängen (Plan 50—Q). So kam es, daß die beiden britischen Verbände den Weg der herannahenden Hochseeflotte in geringem Abstand kreuzten. Die Briten hatten großes Glück, daß eine Gefechtsberührung vermieden wurde; denn das 2. Kreuzergeschwader war um 9.20 Uhr weniger als 5400 Meter von dem II. Geschwader entfernt. Konteradmiral v. Dalwigk auf „Hannover" sichtete tatsächlich um 9.20 Uhr die britischen Panzerkreuzer (Plan 50—M) und meldete um 9.30 Uhr: „Vier feindliche Schiffe voraus in Sicht im Quadrat 166." (Alle Quadrate, die bis 3 Uhr früh erwähnt werden, sind im Plan 49 enthalten.)

Beatty ging nach dem Signalbericht um 9.30 Uhr, nach seinem Bericht schon um 9.24 Uhr, auf Kurs Süd (167°). Wegen der „zunehmenden Dunkelheit" und aus anderen Gründen schloß er nicht an die Schlachtflotte heran. Der Entschluß war richtig; denn es gibt nichts Gefährlicheres, als wenn angesichts des Feindes zwei befreundete

Verbände nach Einbruch der Dunkelheit in Fühlung kommen. Heath folgte um 9.35 Uhr den Schlachtkreuzern mit Kurs Süd (167°) in einem Abstande von einer Seemeile (Plan 50—V). Beatty meldete um 9.35 Uhr seinen Standort (Plan 49—Z), aus dem Jellicoe entnehmen konnte, daß er Kurs und Fahrt der Schlachtflotte angeglichen hatte. Es ergab sich nun das merkwürdige Bild, daß die lange Kolonne von zwölf britischen Schiffen, gleichsam als Vorhut, mit demselben Kurse wie die Hochseeflotte vor ihr herdampfte. Bei Beatty standen die acht übriggebliebenen Zerstörer der 1. Flottille. Bei Heath standen die vier Zerstörer, die den Unterseebootschutz für seine Schiffe gebildet hatten, nämlich „Midge", „Hardy", „Owl" und „Mischief". Das 1. und 3. Leichte Kreuzergeschwader standen Steuerbord voraus von den Schlachtkreuzern.

Scheer hatte sich entschlossen, Horns Riff anzusteuern und seinen Kurs unter allen Umständen durchzuhalten. Ihm war klar, daß er die fünf kurzen Nachtstunden ausnutzen mußte, um den an Horns Riff vorbeiführenden minenfreien Kanal zu erreichen. Größtmögliche Geschwindigkeit war also geboten. Er muß um 9.06 Uhr zu seinem Entschluß gekommen sein, da er um die Zeit an Kapitän Strasser funkte: „Früh Aufklärung bei Horns Riff sehr wichtig." Bei der Absendung des Funkspruchs nahm er die Gefahr in Kauf, daß die Briten ihn auffangen und entziffern und so seine Absichten erfahren würden. Groos berichtet, daß die Briten den Funkspruch auffingen und entzifferten. Wir haben in den britischen Berichten nichts darüber finden können.

Scheer war wenig einverstanden damit, daß Kapitän Redlich auf der „Westfalen" zur Vermeidung der von „Caroline" und „Royalist" geschossenen Torpedos um 9.08 Uhr hart abdrehte; denn zwei Minuten später gab er folgende Nachtordre heraus: „Kurs des Gros SSO ¼O (142°) durchhalten. Fahrt 16 Seemeilen. Schlachtkreuzer sich an die Linie anhängen." Durchhalten ist einer der anschaulichen aber unübersetzbaren Ausdrücke der deutschen Befehlserteilung und bedeutet, daß besonderer Nachdruck auf genaueste Innehaltung des Befehls zum Steuern des Kurses, ohne jemals von ihm abzuweichen, gelegt werden sollte. Trotzdem mußte Kapitän Redlich, durch Umstände, die wir erklären werden, gezwungen, häufig von dem befohlenen Kurs abweichen.

Um 9.15 Uhr kamen schlechte Nachrichten von „König". Behncke meldete, daß „Lützow" achteraus mit Kurs Süd (167°) und geringer Fahrt im Quadrat 007 aus Sicht gekommen war. Scheer war nicht in der Lage, etwas zu ihrer Unterstützung zu tun. Die „Lützow" mußte unter dem Schutze der Dunkelheit und der geringen Sichtigkeit ihren äußerst gefährlichen Nachtmarsch nach Horns Riff ausführen, so gut sie konnte.

Scheers Befehl um 9.10 Uhr zur Kursänderung auf 142° hat die „Westfalen" scheinbar nicht erreicht, sie steuerte bis gegen 9.40 Uhr Kurs Süd (167°) weiter. Dann drehte sie, statt nach links, nach rechts bis auf etwa 221°, um von dem II. Geschwader freizukommen (Plan 50—W). Scheer wiederholte um 9.29 Uhr seinen Befehl für das II. Geschwader und die I. Aufklärungsgruppe, an die Queue zu gehen, und befahl der II. Aufklärungsgruppe zusammen mit der IV. Steuerbord voraus der Linie Aufstellung zu nehmen. Die Hochseeflotte war so sehr aus dem Gleichgewicht gekommen, daß zunächst keiner der Befehle zur Ausführung kam. Auch der deutsche, offizielle Bericht über diese Zeit ist recht unklar; der Text steht manchmal im Widerspruch mit den Skizzen und beide zeitweise mit der Liste der Signale. Wir wollen versuchen, so gut wie möglich Ordnung in das Chaos zu bringen. Wir schicken voraus und betonen, daß es für jede große Flotte schwierig ist, nach Einbruch der Dunkelheit eine Änderung in der Aufstellung ihrer Verbände vorzunehmen. Notwendige Änderungen sollten vor Einbruch der Dunkelheit vorgenommen werden. Auch in diesem Falle wären die Befehle von 9.10 Uhr und 9.29 Uhr besser eine Stunde früher erfolgt.

Konteradmiral Mauve erhielt den Befehl, das II. Geschwader solle sich hinten anhängen, um 9.25 Uhr, gerade zu der Zeit, als er das 2. britische Kreuzergeschwader voraus sichtete. Er hielt es nicht für richtig, nach hinten zu gehen, bevor diese Situation geklärt war. Nach Groos Angabe machte er schließlich gegen 9.58 Uhr mit seinen sechs Schiffen durch gleichzeitige Wendung kehrt (Plan 50—d). Daß ein so schwieriges Manöver in einer sehr dunklen Nacht mit abgeblendeten Schiffen ausgeführt wurde, spricht Bände für Mauve und die gute Durchbildung seiner Kommandanten. Wir kennen keinen Seebefehlshaber, der ein so gewagtes Manöver durchführen würde, selbst nicht unter Friedensbedingungen.

Als Konteradmiral v. Dalwigk auf „Hannover" um 9.20 Uhr das

2. britische Kreuzergeschwader sichtete, befahl er dem Kommodore v. Reuter, nach vorne zu gehen. Letzterer drehte auf den Befehl hin mit der „Stettin" nach Südosten (Plan 50—R). Die IV. Aufklärungsgruppe passierte gegen 9.45 Uhr (Plan 50—a) hinter dem II. Geschwader und blieb bis gegen 10 Uhr auf südöstlichem Kurs. Dann nahm v. Reuter den Flottenkurs auf. Die durch Kondensatorschaden in der Geschwindigkeit heruntergesetzte „Elbing" von der II. Aufklärungsgruppe hatte sich an die IV. Aufklärungsgruppe angehängt, hinter ihr nahm „Rostock" mit „G 41" und der XI. Halbflottille Aufstellung.

Obwohl v. Reuter weit im Südosten von der deutschen Schlachtlinie stand, mußte er annehmen, sich auf Position an ihrer Steuerbordseite zu befinden. Er war zweifellos des Glaubens, die „Westfalen" hätte gemäß Scheers Befehl seit 9.10 Uhr Kurs 142° gesteuert, während sie tatsächlich 167° und 221° gesteuert hatte. Der Fall Reuter ist ein warnendes Beispiel dafür, was sich ereignen kann, wenn eine Flotte während der Dunkelheit die Aufstellung ihrer Verbände ändert.

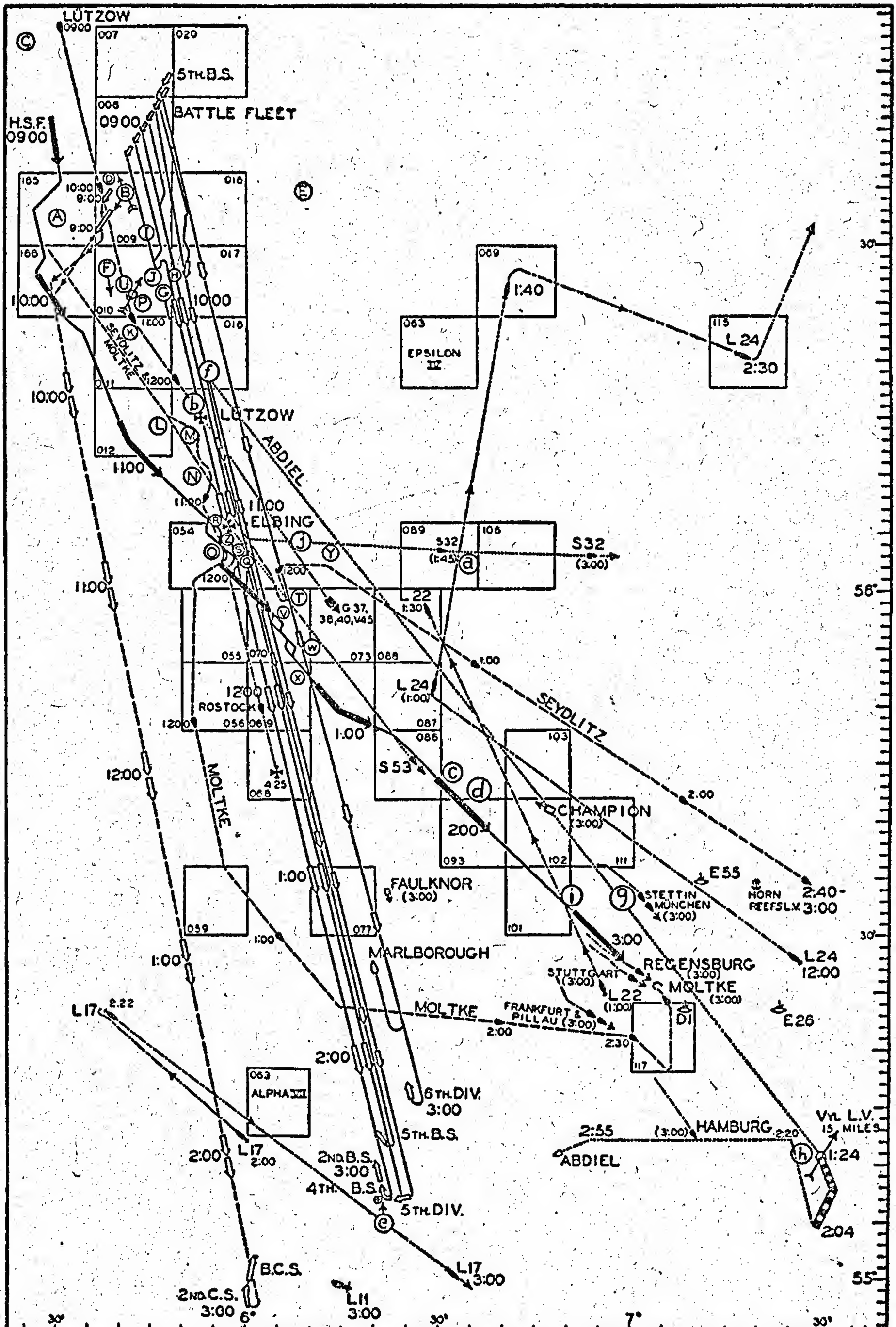
Die nur noch aus „Frankfurt" und „Pillau" bestehende II. Aufklärungsgruppe steuerte um 9.40 Uhr nach Osten. Boedicker stand noch weiter östlich als v. Reuter. Auch er nahm wahrscheinlich an, die „Westfalen" steuere den befohlenen Flottenkurs.

Wir wollen nun die sehr komplizierten Operationen der deutschen Zerstörerflottillen beschreiben. Wir haben zuletzt geschildert, wie die II. Flottille und „V 69", „S 50" und „V 46" von der XII. Halbflottille von dem 2. britischen Leichten Kreuzergeschwader gegen 9 Uhr nach Westen abgedrängt wurden. „S 50", im Gefecht beschädigt, suchte wieder Anschluß an das deutsche Gros. Die „Regensburg" mit „S 53", „V 71", „V 73", „S 54" und „G 88" von der III. Flottille dampfte nach Süden hinter der Hochseeflotte her. Weit hinten bei „Lützow" standen „G 37" und „V 45" von der XII. Halbflottille und „G 38" und „G 40" von der I. Halbflottille. „V 28", „S 51" und „S 52" von der IX. Flottille dampften südwärts zum I. Geschwader. Auf dem Wege zur „Rostock" befanden sich „V 30", „S 34", „S 33", „V 26" und „S 36" von der IX. Flottille und das Führerboot „G 41" der VI. Flottille mit „V 44", „G 86" und „G 87" von der XI. Halbflottille. Die V. Flottille stand bei „Rostock", und die VII. Flottille stand bei oder wenigstens nahe bei „Rostock".

„S 42" von der III. Flottille und „S 32" von der I. Halbflottille waren auf dem Wege zum Gros. „S 39" hatte Hipper an Bord und blieb bei den Schlachtkreuzern.

Wie erinnerlich, hatte Scheer um 8.12 Uhr abends Nachtangriffe unter der Leitung des 1. Führers der Zerstörer, Kommodore Michelsen, angeordnet. Bekanntlich waren dadurch Schwierigkeiten entstanden, daß der 2. Führer der Zerstörer, Kommodore Heinrich, die II. und die XII. Flottille bereits zum Angriff angesetzt hatte. Die Schwierigkeiten wurden durch eine Mitteilung Heinrichs von 8.26 Uhr an Michelsen beseitigt; die Aufklärung gab, in welcher Weise die beiden Verbände angesetzt waren. Michelsen beauftragte dann seinerseits Heinrich um 8.31 Uhr, die Dispositionen für die unter ihm stehenden Zerstörer zu treffen. Inzwischen hatte Heinrich, wie wir gesehen haben, den Rest der zu den Aufklärungsstreitkräften gehörigen Zerstörer zum I. Geschwader und zur „Rostock" geschickt. Da alle diese Boote beschädigt waren bzw. ihre Torpedos bereits verschossen hatten, blieb die Maßnahme ohne Einfluß auf die Nachtangriffe. Heinrich behielt die 5 Zerstörer der III. Flottille, denen er auf seiner Fahrt nach Süden begegnet war, bei sich, so daß er einige von Michelsens Zerstörern unter seinem Kommando hatte, während umgekehrt Michelsen etliche von Heinrichs Zerstörern unter seinem Befehl behielt.

Heinrichs Angriffsbefehl von 8.30 Uhr für die II. Flottille und die XII. Halbflottille, enthielt den Vorbehalt, daß der Anfangspunkt für die Suche den Zerstörern später übermittelt würde. Um 9 Uhr funkte Heinrich ihnen, der Standort des Schlußschiffes der Gefechtslinie um 9 Uhr sei im Quadrat 165 unten mit Kurs Süd (167°). Er wollte damit sagen, daß der Anfangspunkt für die Suche um 8.30 Uhr auf dem entgegengesetzten Kurs errechnet werden könne. Dieser Funkspruch muß der von der Admiralität um 9.58 Uhr an Jellicoe gesandten Mitteilung zugrunde gelegen haben, er lautete: „Schlußschiff der feindlichen Schlachtflotte stand um 9 Uhr mit südlichem Kurs in 56° 33' Nord und 5° 30' Ost." Letztere Position lag genau im unteren Teil des Quadrats 165 (Plan 49—A und Plan 50—A). Hier haben wir den schlüssigen Beweis, was sich auch später bestätigte, daß die Briten im Besitz der deutschen geheimen Quadratkarte waren. Unwahrscheinlich ist, daß sich die Position aus Funkpeilungen ergeben hat. Möglich ist natürlich, daß die Position der

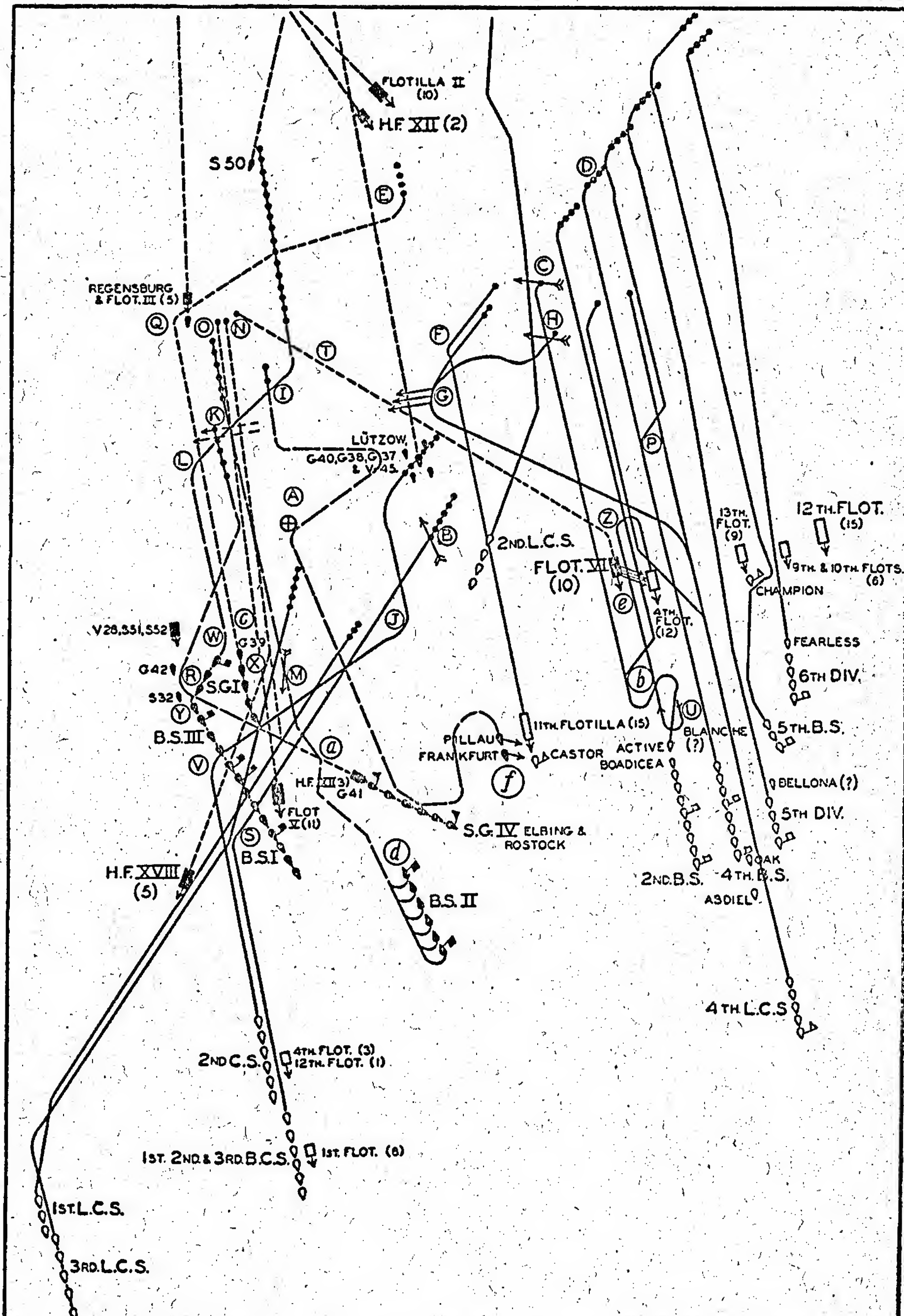


Plan 49: 31. Mai abends 9 Uhr bis 1. Juni morgens 3 Uhr.

„Regensburg" durch Funkpeilung festgestellt und letztere für das Schlußschiff der Linie gehalten wurde. Dann müßten aber die Funkpeilungen einen Fehler von 16 Seemeilen ergeben haben, da der wahre Standort der „Regensburg" 16 Seemeilen nördlich von dem von der Admiralität an Jellicoe gegebenen Standort lag (Plan 49 —G). Heinrich hatte tatsächlich den Standort des „König" im Quadrat 165 unten stark verschätzt. Wie aus Plan 49 und 50 hervorgeht, stand „König" etwa 9,5 Seemeilen weiter nördlich. Heinrichs irrtümliche Angabe wurde also von der Admiralität an Jellicoe weiter gegeben, was sehr eigenartig ist. Sie muß auf Jellicoe verblüffend gewirkt haben, da nach ihr die deutsche Linie viel weiter südlich stand, als bisher angenommen war und wie es andere Nachrichten ergeben hatten. Vielleicht ist das Vorkommnis der Grund gewesen, weshalb Jellicoes Glauben an die Nachrichten der Admiralität erschüttert wurde. Nebenbei bemerkt, hatte die Admiralität wieder sehr prompt gearbeitet, sie war indessen für Heinrichs Fehler in der Navigierung nicht verantwortlich. Wir haben hier ein Beispiel für eine freilich ungewollte Täuschung des Gegners durch Abgabe eines Funkspruches. Die Deutschen hätten unzählige Möglichkeiten gehabt, den Gegner durch Funksprüche zu täuschen, wenn sie geahnt hätten, daß er im Besitz ihrer Chiffriermittel war.

Michelsen gab um 9.02 Uhr der V. und VII. Flottille Befehl zum Angriff. Die ihnen zugewiesenen Sektoren lagen südlich der Sektoren, die den schon im Vormarsch begriffenen Flottillen zugewiesen waren. Die VII. erhielt Befehl, den Sektor von SOzS bis SzO (122° bis 157°) abzusuchen, während für die V. Flottille der Sektor von SzO bis SSW (157°—189°) bestimmt wurde. Quadrat 164 sollte das Ausgangsgebiet für die Suche sein. Es lag um ein Quadrat zu weit nach Süden. Michelsens Befehle wurden offensichtlich von den britischen Küstenstationen aufgefangen. Auf ihnen fußte wahrscheinlich die unter der Zeitangabe 9.05 Uhr erst um 9.55 Uhr abgesandte Mitteilung der Admiralität: „Drei Flottillen haben Befehl, Sie während der Nacht anzugreifen." Es mag auch sein, daß sie eine Zusammenfassung der Befehle Michelsens und Heinrichs war.

Bei der Ausführung von Michelsens Angriffsbefehl ergaben sich große Schwierigkeiten. Zunächst waren die Zerstörer nicht imstande, die Spitze der deutschen Linie, von wo der Angriff ausgehen sollte, zu erreichen. Die Zerstörer der V. und VII. Flottille waren alte und



Plan 50: 9 Uhr bis 10 Uhr abends.

kleine Boote. Sie hatten viele Stunden lang hohe Fahrt gelaufen. Ihre Feuerungen waren verschmutzt und ihre Heizer übermüdet. Sie konnten daher nicht mehr als 17 Seemeilen laufen. Schon bei einer Fahrt von 15 Seemeilen verrieten sie sich durch Qualm und Funken aus den Schornsteinen. Die Folge war, daß „Rostock" und die beiden Flottillen um 9.02 Uhr nach Ausgabe des Angriffsbefehls sich steuerbord querab von dem Schlußschiff der Linie, dem „König", befanden. Wenn sie sich auf dem kürzesten Wege nach ihren Sektoren begeben wollten, mußten sie daher bei zunehmender Dunkelheit durch die Linie brechen, was nicht allein Kollisionsgefahr heraufbeschwor, sondern auch die Gefahr, daß sie für feindliche Zerstörer gehalten würden. Ferner war zu befürchten, daß sie mit den schon vorher zum Angriff angesetzten Flottillen in Berührung kommen würden, noch wahrscheinlicher war das Zusammentreffen mit den Kreuzern der II. und IV. Aufklärungsgruppe. Der V. und VII. Flottille stellten sich also fast unüberwindliche Hindernisse entgegen, ehe sie ihr Unternehmen gegen 9.25 Uhr schließlich beginnen konnten. (Plan 50—N und O).

Der Chef der VII. Flottille, Korvettenkapitän v. Koch, hatte, um das ganze Gebiet seines Sektors zu decken, geplant, seine 9 Boote in eine Anzahl von Gruppen aufzulösen. Das hätte angesichts der vielen Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellten, zu Komplikationen geführt. Er mußte sich daher entschließen, seine Flottille geschlossen zu verwenden. Die Zeit war schon auf 9.30 Uhr vorgerückt, als er hinter dem III. Geschwader passierend den Vormarsch antrat (Plan 50—T). Eins der eigenen Linienschiffe hielt die Flottille für feindliche Zerstörer und nahm sie auf 1800 Meter unter Feuer. Ehe sie in die schützende Dunkelheit verschwinden konnte, schlug bereits eine Salve nur 40 Meter von „S 23" entfernt ein. v. Koch änderte zur Vermeidung des Feuers der eigenen Schiffe unverzüglich Kurs nach links auf SO (122°). Der Kurs entsprach der äußersten nördlichen Grenze seines 3-Strich-Sektors und führte von der britischen Schlachtlinie weg. Das war zum mindesten sehr bedauerlich.

Korvettenkapitän Heinecke steuerte mit den 11 Booten der V. Flottille Kurs S½W (173°). Es dauerte sehr lange, bis seine Flottille zu einer vorlichen Position zu der Schlachtlinie aufgedampft war. Er konnte sie daher erst um 11 Uhr abends in Suchgruppen auflösen. Wir weisen darauf hin, daß die deutschen Zerstörer den 4½ Strich

breiten Sektor zwischen SO (122°) und S½W (173°) nicht absuchten. Bedauerlicherweise war gerade das der Sektor, in dem sie britische Linienschiffe aller Wahrscheinlichkeit nach angetroffen hätten.

Michelsen begab sich, nachdem die V. und VII. Flottille um 9.02 Uhr den Vormarsch angetreten hatten, mit der „Rostock" mit hoher Fahrt nach der Spitze der Flotte. Um 9.30 Uhr stand er dicht bei der „Hannover", die 10 Minuten vorher das feindliche 2. Kreuzergeschwader gesichtet hatte. Michelsen hatte die 5 Boote der IX. Flottille, die Heinrich ihm geschickt hatte, bei sich, und zwar „V 30", „S 33", „S 34" der XVIII. Halbflottille und „V 26" und „S 36" der XVII. Halbflottille. Um 9.40 Uhr gab Michelsen den Booten Befehl zum Angriff auf die von Dalwigk gesichteten Streitkräfte (Plan 50—X). 15 Minuten später erkannte er, daß sein Befehl doch wohl zu allgemein gehalten war, und teilte der XVIII. Halbflottille, in deren Verband die 5 Boote fuhren, nachträglich den Sektor zwischen SW und SSW (212° bis 189°) als Suchgebiet zu. Die Boote operierten, anscheinend geschlossen fahrend, unter dem Befehl des Chefs der XVIII. Halbflottille, Korvettenkapitän Tillessen auf „V 30". Groos bemerkt, daß ihre Erfolgsaussichten von Anfang an sehr fraglich waren. Bei ihrer verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit waren die Zerstörer nicht in der Lage, mit dem im Dunkel der Nacht verschwundenen britischen 2. Kreuzergeschwader Fühlung aufzunehmen. Dazu kam, daß Tillessen einen divergierenden Kurs zu ihm steuerte, da die Kreuzer um 9.35 Uhr, Beatty folgend, auf Kurs Süd (167°) gegangen waren. Es bestand also keine Aussicht mehr, zum Angriff zu kommen. Schließlich hatten die Boote, was Michelsen nicht wissen konnte, da er die Unternehmungen der IX. Flottille nicht beobachtet hatte, durchschnittlich nur noch einen Torpedo zur Verfügung. Auch muß ihr Personal nach der Teilnahme an drei durchgefochtenen Gefechtshandlungen bzw. Angriffen bis zur Erschöpfung übermüdet gewesen sein.

Die Handhabung der langen Kiellinie der deutschen Linienschiffe war in der sehr dunklen Nacht recht schwierig. In dieser Formation zu manövrieren war ausgeschlossen. Es war nur möglich, einen Flottenkurs zu befehlen, mit der Hoffnung, daß er einigermaßen genau innegehalten werden würde. Für Scheer, der sich auf dem neunten Schiffe der Linie befand, war es auch in der einfachen Formation schwer, die Übersicht zu behalten. Wir haben berichtet, daß er 142°

als Flottenkurs angeordnet hatte, daß trotzdem „Westfalen“ um 9.35 Uhr auf etwa 221° Kurs änderte, um von dem II. Geschwader freizukommen, und als das um 9.43 Uhr gelungen war, auf etwa 147° zurückdrehte (Plan 50—Y). Nach der Liste der Signale befahl Scheer um 9.45 Uhr für das Gros Kurs SSO¾O (137°). Groos glaubt jedoch feststellen zu können, daß er das alte Kurssignal SSO¼O (142°) nur nochmals wiederholt hat. Um 10.02 Uhr drehte „Westfalen“, wie in Skizze 31 von Groos angegeben wird, nach links auf etwa 130° (Plan 51—A), um 10.08 Uhr schor sie dagegen nach rechts auf etwa 157° (Plan 51—D). Es ist nicht mehr festzustellen, aus welchen Gründen diese von dem angeordneten Flottenkurs abweichenden Kurse gesteuert wurden.

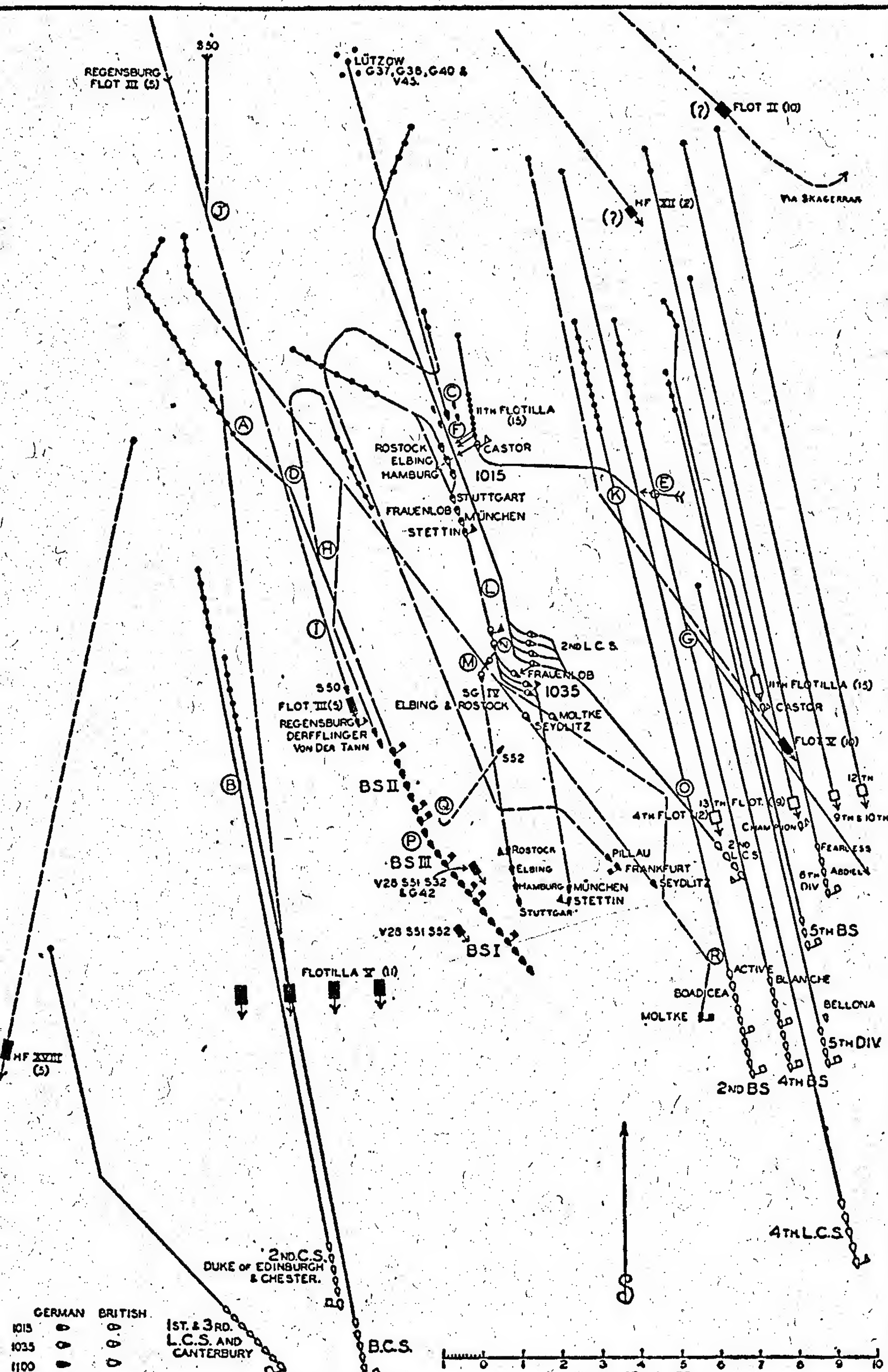
Der Zeitpunkt des Flaggenwechsels von Hipper von „G 39“ auf „Moltke“ ist umstritten. In dem Signalbericht sind jedoch drei einzelne Signale enthalten, die darauf hindeuten, daß der Flaggenwechsel gegen 9.55 Uhr stattfand (Plan 50—C). Hipper ließ sofort nach seiner Einschiffung auf dem Schlachtkreuzer „Moltke“ 20 Seemeilen Fahrt aufnehmen, um auf seine Position an der Spitze der Linie zu gehen. „Moltke“ hatte zweifellos die Befehle Scheers, die Schlachtkreuzer sollten sich an die Linie anhängen, nicht erhalten. Hippers Manöver riß die Formation der I. Aufklärungsgruppe auseinander, gab Anlaß zu viel Unruhe und brachte schließlich die schwerbeschädigten Schlachtkreuzer in gefahrdrohende Situationen. „Derfflinger“ und „von der Tann“ konnten nur noch 18 Seemeilen laufen und blieben hinter „Moltke“ und „Seydlitz“ zurück. Scheer schickte „Derfflinger“ und „von der Tann“ wieder nach hinten, als sie bis zur Höhe des Flottenflaggschiffs aufgedampft waren.

Konteradmiral Mauve machte, bei den Schlußschiffen des III. Geschwaders angekommen, mit dem II. Geschwader in der Dunkelheit kehrt. Seine Schiffe standen nun in der Reihenfolge der taktischen Nummern hinter „König“. Das Manöver wurde durch Schwenkung vortrefflich ausgeführt (Plan 51—H). Um 10.35 Uhr, d. h. fünf Minuten später als Mauve, ließen „von der Tann“ und „Derfflinger“ sich an die Queue hinter sein Geschwader sacken (Plan 51—I). Schließlich hängte sich auch „Regensburg“ mit ihren fünf Booten der III. Flottille hinter „Derfflinger“ an. Um 10.27 Uhr sammelte das im Gefecht mit dem 2. britischen Leichten Kreuzergeschwader be-

schädigte „S 50" bei Heinrich (Plan 51—J). Die deutsche Schlachtlinie war somit wieder geordnet.

Schon kam es wieder zu Gefechtsberührungen zwischen leichten Streitkräften. Wie berichtet, standen auf deutscher Seite die II. und IV. Aufklärungsgruppe weit östlich ihrer Schlachtlinie. Die VII. Flottille befand sich mit Kurs SO (122°) auf dem Vormarsch. Auf der britischen Seite standen „Castor", die 11. Flottille und das 2. Leichte Kreuzergeschwader nordwestlich der britischen Schlachtlinie. Unmittelbar hinter ihrer rechten Flanke befand sich die 4. Flottille. Als Vorspiel für die schweren Kämpfe in der Nacht entbrannten zwischen den genannten leichten Streitkräften vier Gefechte von kürzerer Dauer. Die Kämpfe nahmen nach einem unblutigen Zusammenstoß um 9.55 Uhr an Heftigkeit zu und steigerten sich zu einem mit verbissener Wut ausgetragenen Gefecht um 11.20 Uhr.

Um 9.50 Uhr stießen die neun kleinen Zerstörer der VII. deutschen Flottille auf die aus zehn großen Zerstörern und zwei Flottillenführerschiffen zusammengesetzte 4. britische Flottille. Die Angaben über den Zusammenstoß sind, wie in vielen anderen Fällen in dieser ereignisreichen Nacht, sehr widersprechend. Die Zeitangabe 9.02 Uhr in dem Bericht des Zerstörers „Garland" muß sicherlich 10.02 Uhr lauten; denn um 9.02 Uhr wären Erkennungssignale mit Klapplaternen noch nicht notwendig gewesen. Als um 9.27 Uhr für alle britischen Flottillen der Befehl kam, sich 5 Seemeilen hinter den Linienschiffgeschwadern aufzustellen, stand die 4. Flottille vor dem 2. Geschwader. Sie machte gegen 9.30 Uhr kehrt und lief zwischen den Kolonnen der Linienschiffe nach Norden (347°) (Plan 50—U). Gegen 10.50 Uhr ging die Flottille wieder auf Süd-Kurs. Während sie noch in der Schwenkung begriffen war, sichtete das vierte Boot der Linie, „Garland", vier deutsche Zerstörer (Plan 50—Z). „S 24" sichtete gleichzeitig die britischen Zerstörer und machte in dem Glauben, es handele sich um die deutsche II. Flottille, das deutsche Erkennungssignal. Als keine Antwort erfolgte, schossen um 9.58 Uhr „S 24", „S 16", „S 18" und „S 15" je einen Torpedo (Plan 49—1 und 50—e). „Garland" eröffnete darauf sofort das Feuer, drehte ab und machte an den Flottillenchef den Funkspruch: „Deutsche Zerstörer in Sicht, sie steuern Kurs SO (122°)." „Garland" sichtete zwei Torpedos, „Fortune" einen. Letztere feuerte nur einen Schuß in Richtung recht achteraus. Die VII. Flottille drehte darauf nach Süden, um in dieser



Plan 51: 10 Uhr bis 11 Uhr abends.

Richtung ihre Suche fortzusetzen. Da die Grand Fleet 17 Seemeilen, also ebensoviel wie die deutschen Zerstörer lief, ereignete sich weiter nichts. „S 24" meldete um 10.02 Uhr den Zusammenstoß mit feindlichen Zerstörern im Quadrat 054. Das Quadrat lag etwa 28 Seemeilen südlich von dem wahren Ort des Zusammenstoßes.

„Frankfurt" und „Pillau" sichteten um 9.58 Uhr die „Castor" und die 11. Flottille, deren Boote für Kreuzer gehalten wurden. Beide Kreuzer schossen auf 800 Meter je einen Torpedo und drehten dann hart nach Nordwesten ab (Plan 50—f). Boedicker meldete fünf feindliche Kreuzer mit ONO-Kurs (54°) im Quadrat 017. Das war ein Quadrat zu weit nach Osten, der Zusammenstoß fand tatsächlich im Quadrat 010 statt. „Castor" hat anscheinend die deutschen Kreuzer während des kurzen Zusammenstoßes nicht ausmachen können.

Dagegen sichtete sie um 10.05 Uhr Steuerbord voraus zwei fremde Schiffe (Plan 51—G). Nach einigen Minuten forderten die deutschen Schiffe, unter Benutzung eines Teils des britischen Signals, das Erkennungssignal. Um 10.12 Uhr beleuchteten beide Schiffe „Castor" mit Scheinwerfer und eröffneten auf 1000 Meter das Feuer (Plan 49—K und 51—F). Es waren die Schlußschiffe der langen, von der IV. Aufklärungsgruppe geführten Kiellinie, die „Hamburg" und die „Elbing". Auch „Rostock" scheint nach einer ihrer Meldungen in das Gefecht eingegriffen zu haben.

Das gutliegende deutsche Granatfeuer traf ununterbrochen und erzielte auf dem britischen Leichten Kreuzer 9 bzw. 10 Treffer. In wenigen Minuten töteten die detonierenden Granaten 13 Mann der Besatzung und verwundeten 23 weitere. Der Materialschaden blieb verhältnismäßig gering. Drei Granaten trafen jedoch die Brücke und setzten alle Signale und Funkapparate zeitweilig außer Gefecht. Hawksley war in der kritischen Zeit nicht mehr in der Lage, Befehle an die 15 großen Zerstörer der 11. Flottille zu geben. Diese, sich selbst überlassen, unterließen es völlig, die Gelegenheit zur Schädigung des Feindes wahrzunehmen. Es war das alte Lied von der Schwerfälligkeit und dem gänzlichen Mangel an Initiative. Nur „Magic" und „Marne" schossen Torpedos auf 800 Meter Entfernung auf die deutschen Schiffe, die durch Anstellen der Scheinwerfer ein vorzügliches Ziel boten. Die Entschuldigung, man sei durch das Geschützfeuer von „Castor" geblendet gewesen und hätte gedacht, sie beschösse eigene Streitkräfte, sind nur geeignet, das Versagen der

Zerstörer in noch helleres Licht zu rücken. Wenn Hawksley selbst zugeben muß, daß „eine gute Gelegenheit zum Schießen von Torpedos verpaßt wurde", können wir unserseits das nur unterstreichen. Auch „Castor" schoß einen Torpedo, es war der dritte von seiten der britischen Streitkräfte. „Hamburg" erhielt zwei Granattreffer, die drei Mann verwundeten. Ein britischer Torpedo lief direkt auf die „Elbing" zu. Alle Anstrengungen, ihm auszuweichen, scheiterten. Der Torpedo lief unter dem Schiff durch. Wahrscheinlich war seine Tiefensteuerung für tiefgehende Linienschiffe eingestellt. Es empfiehlt sich, wenigstens einige Torpedos auf zwei Meter Tiefe einzustellen, wenn bei Nahkämpfen in der Nacht mit der Begegnung von Schiffen aller Typen gerechnet werden muß.

Hawksley war erst um 10.50 Uhr wieder imstande, über „Kempenfelt" sein Gefecht mit feindlichen Kreuzern zur Meldung zu bringen. Letzteres war indessen von den Linienschiffen beobachtet worden. „Benbow" berichtet „um 10.12 Uhr Geschützfeuer Steuerbord querab" (Plan 51—E). „Rostock" meldet um 10.21 Uhr: „Gefecht mit feindlichen Leichten Kreuzern auf südlichem Kurs im Quadrat 012." Letzteres war um ein Quadrat zu weit südlich.

„Elbing" meldete um 10.19 Uhr an die Hochseeflotte, das Erkennungssignal der Briten sei von 10 Uhr ab „U". „Frankfurt" berichtigte um 10.33 Uhr die Meldung durch einen Funkspruch an alle dahin, daß das Erkennungssignal „UA" statt „U" sei.

Hawskley setzte weder das Gefecht fort, noch klärte er nach Westen zur Feststellung, was sich hinter den deutschen Leichten Kreuzern befinde, auf. Er konnte zwar nach der Zerstörung seiner Signalmittel die Leitung zunächst nicht selbst übernehmen, hätte aber das Führerboot der Zerstörer längsseit rufen und dem ältesten Offizier die Führung übergeben können, zwecks Aufklärung in südwestlicher Richtung. Das Verfahren hätte zu einem glänzenden Erfolg führen können, da er über 15 erstklassige Zerstörer verfügte und die deutsche Schlachtlinie nur 4 Seemeilen entfernt stand. Hier haben wir ein neues Beispiel von mangelndem Führergeist, für den Jellicoe in erster Linie verantwortlich war. Die Aufstellung der Zerstörer 5 Seemeilen hinter den Linienschiffen, ohne ihnen einen bestimmten Auftrag zu geben, ohne ihnen die Peilung des Gegners zu übermitteln und ohne selbst einen leitenden Gedanken für ihr Verhalten bei Begegnungen mit dem Feinde auszugeben, lähmte die Tätigkeit und Angriffsfreudig-

keit der Masse der britischen Zerstörer während der Nacht. Jellicoes Ansicht, er hätte die Absicht gehabt, den Zerstörern eine gute Gelegenheit zum Angriff auf deutsche Linienschiffe zu verschaffen, wurde von den Zerstörerführern nicht verstanden und nicht geteilt. Kapitän Stirling war der einzige, der nach Aufnahme der Fühlung mit dem Feinde sich zu dem Entschluß durchrang, die deutsche Schlachtlinie anzugreifen. Der Fall Hawksley endete so, daß letzterer seinen Südkurs weitersteuerte, weil, wie er selbst berichtet, „meine Aufgabe war, bei Tagesanbruch in Reichweite der Flotte zu sein". Die Verwendung einer Flottille zu einem so jammervollen Zweck war offensichtlich das Ergebnis des mangelnden Angriffsgeistes von Jellicoe und seiner an das Verhalten eines Fabius erinnernden Taktik. Die 11. Flottille mit ihren vortrefflichen Booten kam nicht weiter in Fühlung mit dem Feinde. Ihre Leistungen während der Nacht waren gleich Null. Sollte Hawksley nicht die langwierigen, sich in der Nacht entspinnenden Kämpfe beobachtet haben? Warum befolgte er nicht die alte gute Regel, auf den Kanonendonner zuzuhalten, die doch in erster Linie für die Nachtunternehmungen von Zerstörern gilt? Schließlich konnte er bei Tagesanbruch selbst die britischen Linienschiffe nicht mehr finden. Damit erübrigen sich alle weiteren Worte.

„Princeß Royal" beliebte, um 10.15 Uhr, eine Schießübung abzuhalten. Sie beschoß 15 Minuten lang Steuerbord querabstehende Kreuzer (Plan 51—B). Es konnte sich dabei nur um die Schiffe des 1. oder 3. britischen Leichten Kreuzergeschwaders handeln, die an Steuerbord etwas vorlicher als dwars standen. Solche Versehen können und werden stets unterlaufen, es ist aber bemerkenswert, daß der Schlachtkreuzer das Feuer solange Zeit fortsetzte. Glücklicherweise wurden Treffer nicht erzielt.

Die hintenstehenden Boote der 4. Flottille hatten gegen 10.30 Uhr einige Zusammenstöße von geringer Bedeutung mit deutschen Zerstörern. Es muß sich dabei um Boote der VII. Flottille gehandelt haben, die mit 17 Seemeilen in südlicher Richtung den Briten folgten. „Contest" meldete um 10.27 Uhr an „Tipperary", sie hätte einen Schuß auf drei achteraus mit SO (122°) Kurs gesichtete Zerstörer gefeuert. Auch „Garland" meldete drei Minuten später an „Castor" die Beschießung von achteraus stehenden Zerstörern (Plan 51—K). Das Linienschiff „Canada" las das Signal der „Contest" ab und signalisierte um 10.30 Uhr an „Iron Duke": „‚Contest' an

Führer der Zerstörer. Dringend. Deutsche Zerstörer steuern NO."
„Contest" hatte ihr Signal mit Klapplaterne gemacht, daraus geht hervor, wie gering der Abstand der beiderseitigen Streitkräfte war und wie knapp die deutschen Zerstörer ihr Ziel verfehlten. Hätte ihr Flottillenchef den ganzen ihm zugewiesenen Sektor abgesucht, statt nur an seiner nördlichen Grenze entlangzulaufen, würde er aller Wahrscheinlichkeit nach auf britische Linienschiffe gestoßen sein.

Gegen 10.30 Uhr prallte das 2. britische Leichte Kreuzergeschwader mit der IV. Aufklärungsgruppe zusammen (Plan 51—L). Die beiden Kolonnen steuerten leicht konvergierende Kurse. Auf beiden Seiten war man sich zunächst im Zweifel, ob die fremden Schiffe Freund oder Feind seien. Der Zweifel war berechtigt, da beide Verbände annähernd denselben Kurs steuerten. Der Kurs eines in der Dunkelheit gesichteten fremden Schiffes ist aber im allgemeinen das beste Merkmal, ob es sich um Freund oder Feind handelt.

In dem kritischen Moment des Zusammenstoßes tauchten plötzlich zwei große, hohe Fahrt laufende Schiffe Steuerbord querab von „Stettin", die den Stander des Kommodore v. Reuter führte, auf. Es waren „Moltke" und „Seydlitz", die mit 22 Knoten nach der Spitze der deutschen Schlachtlinie strebten (Plan 51—M). „Stettin" mußte, um Kollision zu vermeiden, mit der Fahrt heruntergehen. Die Schiffe hinter ihr liefen auf, die Kiellinie stauchte sich. Die drei nächsten Schiffe „München", „Frauenlob" und „Stuttgart" schoren nach Backbord aus. „Hamburg" und „Elbing", die kurz zuvor mit „Castor" im Gefecht gewesen waren, mußten ebenfalls die Linie verlassen. Das siebente Schiff, die „Rostock", hat anscheinend ziemlich weit achteraus gestanden.

„Stettin" forderte gegen 10.35 Uhr von den fremden Kreuzern an Backbord das Erkennungssignal, worauf beide Linien sich auf die ganz geringe Entfernung von 700 Meter mit Schnellfeuer überschütteten (Plan 49—L und 51—N). Die britischen Spitzenschiffe, „Southampton" und „Dublin", stellten ihre Scheinwerfer an, ebenso die meisten, wenn nicht alle, deutschen Schiffe. „Southampton" und „Dublin" lagen unter dem verheerenden Feuer der vier vordersten deutschen Kreuzer. Auf dem Oberdeck der „Southampton" wurde alles zum Wrack geschossen, die Bedienungsmannschaften der Geschütze buchstäblich niedergemäht. Nach dem offiziellen Bericht wurden in wenigen Minuten 35 Mann getötet und 41 verwundet, das ergibt

einen Gesamtverlust von 76 Mann. Nach den Angaben von zwei Offizieren des Schiffes betrug er 89 bzw. 90 Mann. Die Stichflammen von Explosionen der Bereitschaftsmunition sprangen bis zur Masthöhe auf. „Southampton" erhielt im ganzen achtzehn Treffer. Die 10,5-cm-Granaten richteten verhältnismäßig wenig Materialschaden an.

Der Torpedooffizier der „Southampton" bewies Geistesgegenwart und beging eine denkwürdige Tat. Wir geben ihm selbst das Wort:

„Wir auf der Kommandobrücke wurden von dem Strahl des Scheinwerfers des vordersten Schiffes erfaßt und derartig geblendet, daß wir nichts mehr sehen konnten. Ich hatte mir aber bereits vorher ein Bild gemacht von der Richtung, in der der Gegner fuhr, um einen Torpedoschuß los zu werden. Ich gab die notwendigen Befehle nach dem Torpedoraum und wartete mit Ungeduld auf die Antwort. Als sie durchkam (die Fertig-Meldung) schoß ich auf eine Gruppe von Scheinwerfern, die das einzige waren, was man erkennen konnte."

Wie wir sehen werden, wirkte der eine Torpedo verheerender als die achtzehn Granattreffer, die „Southampton" erhielt.

Das kam aber in diesem Falle daher, weil der leichte Kreuzer „Southampton" sehr viel Glück hatte. Kartuschbrände waren mitschiffs neben dem Munitionsaufzug, der nach der Munitionskammer führte, aufgeflammt. Der Brand drang durch den Munitionsaufzug in das Innere des Schiffes. Zwei große Stichflammen sprangen, von sausendem Geräusch begleitet, auf bis zur Höhe des Vortopps. Die Explosion der Munitionskammer schien unvermeidlich, der Kreuzer war aber anscheinend besser durchkonstruiert, als die drei großen Schlachtkreuzer, die unter ähnlichen Umständen verlorengingen. Die Stichflammen vermochten nicht in die Munitionskammer einzudringen und erloschen schließlich. Das Glück war dem Tapferen hold geblieben.

„Dublin" erhielt dreizehn Treffern von dem vierten und fünften Schiff der deutschen Linie. Der Schaden, den die 10,5-cm-Granaten anrichteten, war auch hier verhältnismäßig gering. Das schlimmste war, daß eine Granate das Kartenhaus traf und alles Kartenmaterial vernichtete. Der Navigationsoffizier, Leutnant Perry Strickland, und zwei Mann fielen. 24 Mann wurden verwundet. Nottingham und Birmingham stellten ihre Scheinwerfer nicht an und richteten ihr Feuer auf die durch die Rauchwolken der Schiffe leuchtenden Schein-

werfer der Deutschen. Sie wurden daher wenig beschossen und erhielten keine Treffer. Während des Gefechtes drehten die britischen Schiffe alsbald hart ab vom Feinde.

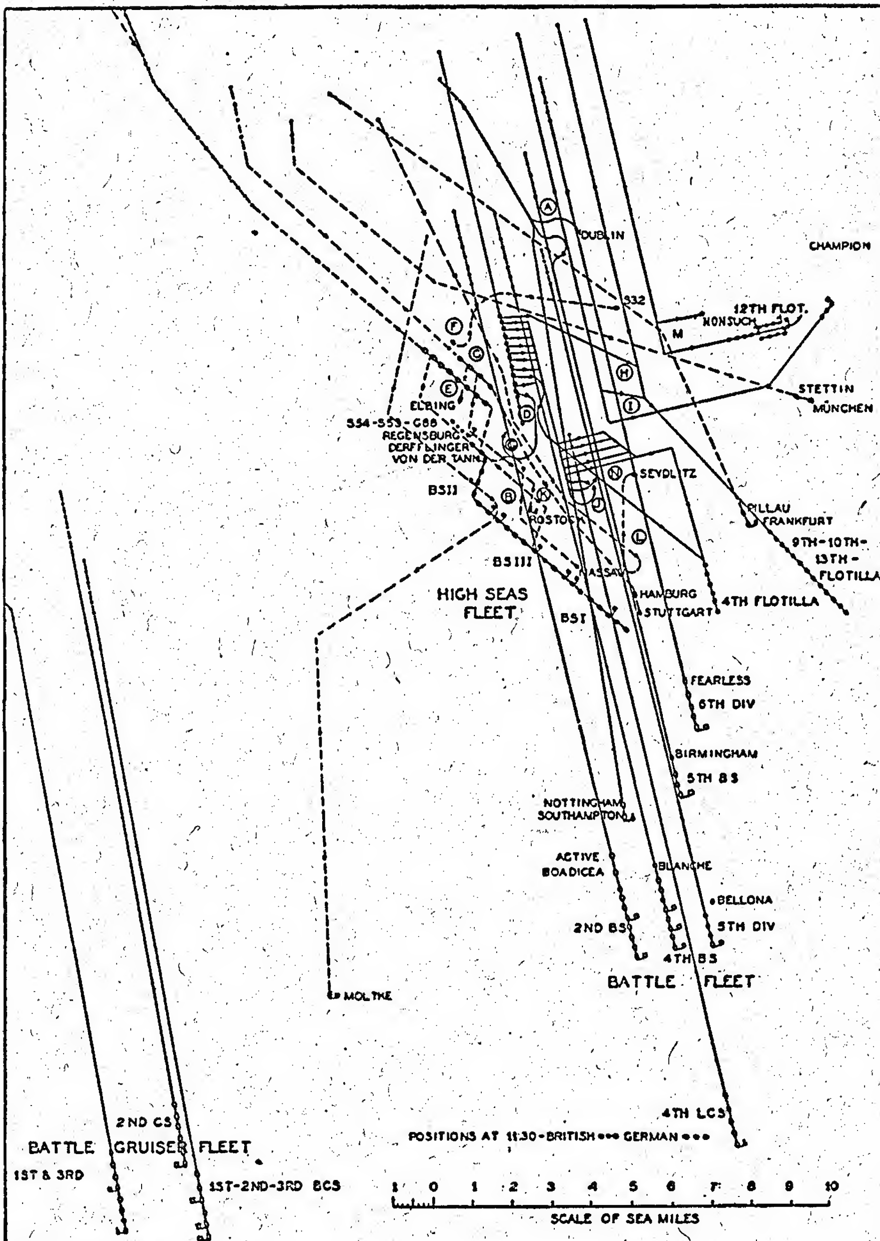
Die Deutschen hatten im Artilleriegefecht obgesiegt, obwohl auch die meisten ihrer Schiffe Treffer erhalten hatten. „Stettin" war im Begriff, einen Torpedo zu schießen, als zwei Treffer einen Scheinwerfer zerstörten und ein Dampfrohr beschädigten. Dampfwolken erfüllten das Blickfeld und verhinderten das Schießen des Torpedos. Alle anderen Schiffe, mit Ausnahme von „München", konnten keine Torpedos schießen, weil die Kiellinie sich gestaucht hatte und die Schiffe sich überlappten. „München" wurde von zwei 15,2-cm-Granaten getroffen. Auch „Hamburg" erhielt zwei Treffer. Einer davon traf die Kommandobrücke, tötete den Ersten Offizier und zehn Mann, weitere Leute wurden verwundet. „Elbing" erhielt einen Treffer, der die Funkstation beschädigte und achtzehn Mann außer Gefecht setzte.

Die tapfere kleine „Frauenlob" sollte am meisten leiden. Sie wurde durch Zufall von dem Torpedo der „Southampton" im Hilfsmaschinenraum getroffen. Das Schiff legte sich stark nach Backbord über. Das Licht ging aus, die Munitionsaufzüge versagten. Treffer im Achterschiff entfachten große Brände. Groos berichtet mit berechtigtem Stolz:

„Nichts jedoch vermochte die heroische Tapferkeit der Besatzung zu erschüttern. Die Bedienung des vierten Geschützes feuerte, bis zur Hüfte im Wasser stehend, unter der Leitung des Bootsmannsmaaten Schmidt weiter. Flammen und Wassermassen machten allem ein Ende. Der Kreuzer kenterte. Mit drei Hurras für Kaiser und Reich gaben der Kommandant, 11 Offiziere und 308 Mann ihr Leben für das Vaterland hin."

Tapfer und treu schied die kleine „Frauenlob" aus der Schlacht. Ihr Andenken wird in der Seekriegsgeschichte hochgehalten werden. Wie wir später berichten werden, wurden viele Stunden später fünf Mann ihrer Besatzung aus dem Wasser gerettet.

„Stuttgart" vermied eine Kollision mit der „Frauenlob" durch scharfes Ausscheeren nach rechts und verlor dadurch den Anschluß an ihre Gruppe. Sie schloß sich dem I. Geschwader an. „Hamburg" verlor, als „Moltke" vor ihrem Bug vorbeischor, ebenfalls den Anschluß und operierte von da ab selbständig. „Elbing" und „Rostock" blieben in Fühlung mit „Stettin" und „München", so daß v. Reuter



Plan 52: 11 Uhr bis 12 Uhr abends.

noch über vier Schiffe verfügte. In dem wirren Durcheinander des Gefechts verlor auch „Seydlitz" die Fühlung mit „Moltke", so daß beide Schiffe unabhängig voneinander an der Spitze der Flotte fuhren.

Goodenough sammelte nach dem Gefecht sein Geschwader und folgte mit einem Kurs von etwa 140° der britischen Schlachtflotte. Jellicoe erhielt wegen einer Beschädigung der Funkeinrichtung der „Southampton" erst um 11.38 Uhr über „Nottingham" Meldung über das Gefecht. In dem offiziellen Bericht der Admiralität wird zugegeben, daß das erbittert durchgekämpfte Gefecht von der gesamten Grand Fleet deutlich beobachtet werden konnte. Die meisten Schiffe hielten es für einen Angriff deutscher Zerstörer. Die „Active" hinter dem 2. Linienschiffgeschwader berichtet über ein Gefecht Leichter Kreuzer im Abstande von nur einer Seemeile. „Boadicea" und „Thunderer" konnten den Kampf gut beobachten. „Boadicea" war der Ansicht, daß mehrere deutsche Kreuzer ein einzelnes britisches Schiff, wahrscheinlich die „Southampton", bekämpften. „Thunderer" nahm an, daß britische Zerstörer ein feindliches Schiff angegriffen hätten.

„Dublin" verlor um 11.10 Uhr auf dem Marsch mit dem 2. Leichten Kreuzergeschwader den Anschluß an ihren Vordermann (Plan 52—A). Der Verlust ihres gesamten Kartenmaterials und eine Beschädigung ihres Kompasses vereitelte bis zum nächsten Tage ihr Bestreben, auf dem Marsch nach Süden wieder Anschluß zu finden. Die übrigen Schiffe des Geschwaders stießen um dieselbe Zeit auf das 5. britische Linienschiffgeschwader (Plan 52—A). „Southampton" und „Nottingham" schoren nach rechts aus und folgten dann auf südlichem Kurs der Flotte. „Birmingham" mußte zur Vermeidung einer Kollision hart nach links abdrehen. Sie nahm dann Steuerbord querab von „Malaya" Aufstellung und blieb dort während der Nacht.

Die Tatsache, daß unter den gegebenen Bedingungen der Torpedo sich als eine tödlichere Waffe erwies als das Geschützfeuer, ist die wichtigste Erfahrung des nächtlichen Nahkampfes der Kreuzer. Es ist bemerkenswert, daß beide Parteien nur je einen Torpedo schießen konnten. Die alten deutschen Kreuzer verfügten nur über ein Unterwasserausstoßrohr in jeder Breitseite. Die Briten hatten dieselbe Torpedoarmierung. Es bleibt zweifelhaft, ob eins der Schiffe mehr als einen bzw. höchstens zwei Torpedos schießen konnte, da erneutes Laden eines Unterwassertorpedoausstoßrohres mehrere Minuten erfordert. Moderne Leichte Kreuzer führen eine ganze Batterie von

Überwassertorpedorohren und werden bei ähnlichen nächtlichen Gefechten Besseres leisten können.

„Moltke" geriet gegen 10.40 Uhr mit dem Schlußschiff des 2. britischen Geschwaders, der „Thunderer", und dem hinter ihr stehenden, dem Geschwader attachierten Leichten Kreuzer „Boadicea" in Fühlung (Plan 49—A und 51—O). „Moltke" forderte Erkennungssignal. „Boadicea" erkannte, daß es sich um einen „großen Kreuzer" handelte, und meldete an „Thunderer": „Steuerbord querab feindliche Schiffe." „Thunderer" beobachtete, daß das deutsche Erkennungssignal dreimal wiederholt wurde. Ihr Kommandant berichtet: „Das Feuer wurde nicht eröffnet, weil es unratsam erschien, den Standort der Schlachtflotte zu verraten, ehe offensichtlich ein Angriff erfolgte." Das war richtig und guter Grund, von der Eröffnung des Feuers abzusehen. Aber angenommen, „Moltke" wäre, was sehr wahrscheinlich war, das Führerschiff eines feindlichen Schlachtschiffverbandes gewesen. Die Deutschen hätten auf die geringe Entfernung mit der ersten Salve getroffen, das hätte vielleicht die Vernichtung der „Thunderer" bedeutet. Letztere hätte andererseits durch Eröffnung des Feuers die „Moltke" schwer schädigen können. Das Geschützfeuer hätte sicherlich die deutschen Zerstörer auf die britischen Linienschiffgeschwader gezogen. Die Gründe für feuern oder nichtfeuern hielten sich in diesem Fall die Waage.

Inzwischen hatte der Torpedotreffer auf „Marlborough" die 6. Division in eine gefährliche Lage gebracht. Die Geschwindigkeit der „Marlborough" hatte sich um 10 Uhr abends derart vermindert, daß die 6. Division von ihrer Position hinter der 5. Division vier Meilen achteraus gesackt war. Das 5. Linienschiffgeschwader hatte ursprünglich hinter der 6. Division Aufstellung genommen. Um 10.05 Uhr erkannte Evan-Thomas, daß er schon weit vorlich von der „Marlborough" stand. Er schwenkte daher um 10.05 Uhr kehrt nach Steuerbord und machte um 10.07 Uhr, nachdem er die 6. Division wieder aufgefunden hatte, aufs neue eine Kehrtschwenkung nach Backbord. Um 10.12 Uhr stand „Barham" schon wieder querab von „Marlborough". Da letztere offenbar nur noch wenig Fahrt laufen konnte, ging Evan-Thomas auf 18 Seemeilen, um die britischen Geschwader wieder einzuholen. Es war richtig, daß er nicht hinter der 6. Division blieb, denn Burney sackte immer weiter und verlor schließlich jede Fühlung mit der Schlachtflotte. Er berichtete aber

weder seine gefährliche Lage an Jellicoe, noch detachierte er seine drei intakten Schiffe zur Schlachtflotte. Er entging, wie wir sehen werden, nur knapp einem Zusammenstoß mit den Deutschen und damit einem Desaster.

Nach dem offiziellen Bericht der Admiralität übermittelte sie um 10.41 Uhr folgende Nachricht an Jellicoe: „Die deutsche Schlachtflotte hat um 9.14 Uhr abends Befehl erhalten, den Rückmarsch anzutreten. Die Schlachtkreuzer stehen hinten. Kurs SSO¾O, Fahrt 16 Seemeilen.“ Die gesamte Seekriegsgeschichte hat wohl eine gleiche Leistung im Nachrichtendienst nicht aufzuweisen. Der Kurs stimmte mit dem von Scheer um 9.45 Uhr befohlenen überein. Die Fahrt war aus seinem Befehl von 9.14 Uhr entnommen. Beide waren völlig zutreffend und eine nicht hoch genug einzuschätzende Information für Jellicoe. Wir machen darauf aufmerksam, daß Kurs und Fahrt nicht mit Unrecht als unumstößliche Tatsachen von der Admiralität gemeldet wurden. Die Feststellung, daß die Hochseeflotte auf dem Rückmarsch war, fußte auf dem Inhalt deutscher Funksprüche. Jellicoe erwähnt die hochwichtige Mitteilung weder in seinem Bericht noch in seinem Buch. Es ist richtig, daß die Übermittlung von Kurs und Fahrt des Feindes unter gewissen Umständen nur Augenblickwert haben konnte. Die Mitteilung wurde indessen bei Einbruch der Dunkelheit abgesandt. Der Kurs mußte daher eine besondere Bedeutung für die Nacht haben und schien nicht für vorübergehende Manöver berechnet zu sein. Außerdem führte er in die Nähe von Horns Riff. Der Kurs ließ also einen Schluß auf die Absichten Scheers bei seinem Nachtmarsch zu. Seine Pläne mußten von dem Gegner erkannt werden.

„Iron Duke“ erhielt um 10.50 Uhr die Mitteilung Hawksleys über sein Gefecht mit deutschen Kreuzern. Der Kommodore übermittelte ferner, daß er Kurs Süd (167°) mit 17 Knoten Fahrt weiter steuere. Er mußte daher in der Nähe der britischen Linienschiffgeschwader stehen. Da sein Gefecht 1¼ Stunden, nachdem die Schlachtflotte Kurs Süd aufgenommen hatte, stattfand, war der Beweis erbracht, daß die Hochseeflotte nicht etwa den Weg nach Westen eingeschlagen hatte, um über Terschelling zurückzukehren. Die Tatsache war im Gegenteil eine Bestätigung der Nachricht der Admiralität und zeigte deutlich, daß der Rückmarsch der Hochseeflotte über Horns Riff-Feuerschiff führte. Es wäre unwahrscheinlich ge-

wesen, wenn nur die deutschen Kreuzer diesen Weg genommen hätten und die Linienschiffe den anderen über Terschelling. Trotz alledem setzte Jellicoe den Kurs der Grand Fleet nicht auf Horns Riff. Fernerhin hielt er es nicht für nötig, die ihm von der Admiralität übermittelten Angaben über Kurs und Fahrt der Hochseeflotte seiner Flotte und in erster Linie seinen Kreuzern und Zerstörern bekanntzugeben. Zum mindesten hätte er, um endgültige Nachrichten über den Verbleib der Hochseeflotte zu erhalten, dem dicht vor der Schlachtflotte zur Verwendung bereiten 4. Leichten Kreuzergeschwader Befehl geben müssen, den Weg nach Horns Riff zu überwachen. Er hätte ferner allen Leichten Kreuzern und Zerstörern Befehl geben müssen, die Fühlung mit den deutschen Großkampfschiffen aufzunehmen und das Ergebnis unverzüglich zu melden.

Wir werden jetzt schildern, wie Scheer seinerseits die gespannte Lage beurteilen mußte. Michelsen auf „Rostock" erhielt um 10.12 Uhr den Funkspruch von „G 40", der berichtete, die vier bei der „Lützow" stehenden Zerstörer befänden sich mit Kurs SSW (189°) und dreizehn Knoten Fahrt in der Mitte des Quadrats 018. Scheer scheint den Funkspruch, obwohl er an alle gerichtet war, nicht bekommen zu haben; denn er beauftragte um 10.15 Uhr „G 42" mit einer Gruppe von Zerstörern den Standort der „Lützow" festzustellen. Er teilte dem Boot mit, nach einer eine Stunde zurückliegenden Meldung des „König" sei sie im Quadrat 008 mit Kurs Süd (167°) sich nur langsam fortbewegend aus Sicht gekommen. Die deutschen Berichte geben keinen Aufschluß darüber, was „G 42" veranlaßte. „G 42" gehörte zur III. Flottille, war aber seit 7 Uhr abends nicht mehr bei ihrem Verband. Das Boot war nicht Führerboot einer Flottille oder Halbflottille und hatte keine anderen Boote unter seinem Kommando. Das einzige, was es auf den Befehl hin tun konnte, war entweder selbst zur „Lützow" zu fahren oder Michelsen den Sachverhalt zu unterbreiten. Scheer war sich offenbar nicht bewußt, daß schon vier Boote bei der „Lützow" waren.

Um 10.32 Uhr befahl er für die Hochseeflotte Kurs SOzS (134°). „Westfalen" führte den Befehl um 10.45 Uhr aus (Plan 51—P).

Michelsen gab um 10.36 Uhr für alle Flottillen den Befehl aus, um 3 Uhr früh in der Nähe von Horns Riff zu sammeln, falls sie nicht über das Skagerrak zurückkehrten. Wie gesagt, war die Erwähnung von Horns Riff in einem Funkspruch bedenklich. Wie es

scheint, haben die Briten den wichtigen Befehl nicht dechiffriert. Wir halten es für einen großen Fehler, daß den Flottillen anheimgestellt wurde, über das Skagerrak zurückzukehren. Die Erlaubnis dazu hätten nur schwerbeschädigte Zerstörer bekommen dürfen bzw. solche, die Besatzungen von gesunkenen großen Schiffen an Bord hatten. Solange die Möglichkeit einer entscheidenden Schlacht am nächsten Morgen bestand, war das Verbleiben sämtlicher Flottillen bei der Flotte von höchster Wichtigkeit.

Um 10.38 Uhr erhielt Scheer eine für die Beurteilung der Lage wichtige Nachricht von „Rostock", die besagte, sie hätte um 10.21 Uhr im Quadrat 012 feindliche Leichte Kreuzer und Zerstörer mit südlichem Kurs beschossen. Die Meldung bezog sich auf das Gefecht mit „Castor" und der 11. Flottille. Quadrat 012 lag ein Quadrat zu weit nach Süden. Die Umstände brachten es mit sich, daß zur selben Zeit, als die Meldung einlief, die Hochseeflotte in das Quadrat eintrat. Auf dem Wege der Flotte befanden sich also schon nahebei feindliche Leichte Streitkräfte. Selbst diese alarmierende Nachricht brachte den Oberbefehlshaber nicht aus der Ruhe und erschütterte seinen festen Entschluß, Horns Riff anzusteuern, in keiner Weise. Jetzt zeigte sich die wahre Größe Scheers. Er blieb fest und entschlossen, sich seinen Weg durch die feindliche Flotte hindurch rücksichtslos zu erkämpfen.

Um 10.45 Uhr kam eine Meldung der VII. Flottille, die besagte, daß sie um 10.02 Uhr im Quadrat 054 mit feindlichen Zerstörern, die mit hoher Fahrt nach Süden steuerten, Berührung gehabt hätte. Eine Minute später kam mit Verzögerung die Meldung der „Frankfurt" über ihr Gefecht mit feindlichen Leichten Kreuzern um 10.22 Uhr. Sie bezog sich auf den Angriff der II. Aufklärungsgruppe mit Torpedos auf „Castor" und die II. Flottille. „Lützow" meldete um 10.32 Uhr, ihr Standort sei noch im Quadrat 007 mit Kurs SzW (179°). Sie lief nur noch 11 Knoten und fragte an: Wo steht der Feind? Scheer schickte ihr die in der Nähe seines Flaggschiffs stehenden Zerstörer „S 52", „S 51" und „V 28" zu Hilfe, er war sich offenbar nicht bewußt, daß schon vier Zerstörer bei ihr waren. Nur „S 52" konnte den Befehl ausführen und dampfte nach Nordosten (Plan 51—Q). Die beiden anderen Zerstörer waren beschädigt und in der Fahrt heruntergesetzt.

„Moltke" kam um 11.55 Uhr nochmals in Berührung mit dem 2. britischen Linienschiffgeschwader (Plan 49—N und 51—R). An-

scheinend wurde sie vom Feinde nicht gesichtet. Bedauerlicherweise kamen die britischen Schiffe aus Sicht, ehe ihre Torpedorohre zum Tragen kamen. Leider konnte „Moltke" den Standort der feindlichen Linienschiffe nicht melden, da ihre Funkeinrichtung außer Gefecht war. Er wäre für Scheer sehr wissenswert gewesen und würde auch der jetzt vorstoßenden V. Flottille das Auffinden der britischen Linienschiffgeschwader ermöglicht haben. Um 11.30 Uhr stieß „Moltke" zum dritten Male auf das 2. britische Linienschiffgeschwader (Plan 49—O und 52—B). Sie wich aus und steuerte südwärts. Da sie nicht mehr imstande war, selbst zu funken, gab „S 39", das sich immer noch bei ihr befand, die wichtige Meldung darüber ab, leider erst um 1.04 Uhr nachts, als sie keinen Wert mehr für die deutschen Zerstörer hatte. Nebenbei bemerkt, verfügte „S 39" noch über sechs Torpedos. Falls das Boot den Feind überhaupt gesichtet hat, hätte es bei den verschiedenen Berührungen mit ihm wohl Gelegenheit für einen Einzelangriff finden können.

XX.

Zusammenstoß mit der 4. englischen Zerstörer-Flottille

11 Uhr nachts des 31. Mai bis 12.30 Uhr nachts des 1. Juni

Bis 11 Uhr hatte Scheer zahlreiche Meldungen über die britischen Kreuzer und Zerstörer erhalten, dagegen seit 7.30 Uhr nichts über britische Linienschiffe erfahren. Auch die letzte Meldung von 7.30 Uhr war sehr ungenau. Er hatte nicht den geringsten Grund, das britische Gros in so großer Nähe zu vermuten. Einen Offensivstoß gegen letzteres zu unternehmen stand daher außer Frage. Ebenso ließ sich für die Hochseeflotte kein Kurs bestimmen, der nur einigermaßen Sicherheit bot, daß er frei von den sehr viel stärkeren britischen Streitkräften führte. Um Horns Riff zu erreichen, mußte man das Risiko des Zusammentreffens mit den britischen Leichten Streitkräften auf sich nehmen. Niemand konnte natürlich ahnen, daß alle feindlichen Zerstörer ganz in der Nähe gerade auf dem Wege der Hochseeflotte nach Horns Riff versammelt waren. Da die deutschen Linienschiffe mit den feindlichen Zerstörern noch nicht zusammengetroffen waren, und ferner nach den eingelaufenen Meldungen alle britischen Leichten Streitkräfte südliche Kurse steuerten, schien es wahrscheinlich, daß man mit planmäßigen nächtlichen Zerstörerangriffen nicht zu rechnen brauchte. Ob es zu Gefechten kam oder nicht, schien Sache reinen Zufalls zu sein. Die Verfolgung des Wegs mit Höchstgeschwindigkeit mitten durch den Feind mußte die Gefahr von Angriffen auf ein Minimum beschränken. Manöver oder Umwege der Flotte hätten ihren Vormarsch zum Ziele nur aufgehalten und mehr Möglichkeiten für nächtliche Zerstörerangriffe geschaffen, außerdem auch dem britischen Gros Aussicht geboten, vor Tagesanbruch einzugreifen. Schließlich konnte Scheer darauf bauen, feindliche Zerstörer mit seiner vorzüglich geschulten Mittelartillerie abzuwehren. Zu seinem Glück stand an der Spitze gerade dasjenige Geschwader, das in den Taggefechten

keine Schäden erlitten hatte. Auch nach unserer Ansicht war es das einzig Richtige, den Weg nach Horns Riff auf jeden Fall zu erkämpfen. Nur so konnte Scheer seine Flotte gegen einen Feind sichern, der entschlossen war, ohne Rücksicht auf Verluste eine Entscheidung herbeizuführen.

Um 11.02 Uhr ließ Scheer den Kurs der Hochseeflotte noch um ¼ Strich weiter nach Backbord ändern. Den Befehl hierzu: „Kurs SO¾S (131°) auf Horns Riff-Feuerschiff" gab er direkt an „Westfalen". Gleichzeitig gab er als Standort der Flotte um 11 Uhr nachts Quadrat 012 bekannt und wiederholte den soeben befohlenen Kurs. „Westfalen" ist anscheinend etwas nach rechts vom signalisierten Kurs abgewichen, was vielleicht mit der Änderung der Variation zu erklären ist. Der Kurs von „Westfalen" führte 12,5 Meilen außerhalb von Horns Riff-Feuerschiff vorbei.

Die Hochseeflotte und die britische Grand Fleet steuerten jetzt stark konvergierende Kurse. Da die Deutschen eine Meile weniger als die Briten liefen, ergab sich unter Zugrundelegung von Kursen und Geschwindigkeiten, daß die Hochseeflotte nur wenig hinter dem Schluß der britischen Linie deren Kurs kreuzen mußte. Da ferner die britischen Flottillen fünf Meilen hinter ihrem Gros standen, mußte die Hochseeflotte auf ihrem weiteren Vormarsch mit sämtlichen Flottillen, ausgenommen der elften, in Gefechtsberührung kommen. Hätten die gegnerischen Oberbefehlshaber einen Monat lang gemeinsam den Plan durchdacht, wie die deutsche Flotte zu führen sei, um mitten in die britischen Zerstörerverbände hineinzulaufen, und letzteren die besten Angriffsmöglichkeiten zu bieten, so hätte kein besserer Plan zustandekommen können, als ihn die Vorsehung in der Nacht des 31. Mai schuf: Nachdem Jellicoe und seine Unterführer eine günstige Gelegenheit nach der anderen hatten vorübergehen lassen, schien es so, als ob das Schicksal ihnen jetzt endlich sogar noch bessere Aussichten bot, die sie, ungeachtet ihrer bisher bewiesenen Haltung, nicht zurückweisen oder unbeachtet lassen konnten. In der ganzen Seekriegsgeschichte läßt sich sicher nicht wieder eine derart günstige Gefechtslage finden, wie sie den höheren britischen Führern und Kommandanten in jener ereignisreichen Nacht buchstäblich aufgezwungen wurde. Man denke sich in die Lage hinein: Auf Nahschußentfernung auf die Spitze einer durch Zerstörer oder Kreuzer fast ungeschützten

Kiellinie von 24 Großkampfschiffen stets aufs neue Torpedos schießen zu können!

Ich möchte hier erwähnen, daß nächtliche Zerstörerangriffe schon vor 1916 jahrelang einen der wichtigsten Ausbildungszweige in der Marine der Vereinigten Staaten bildeten. Unsere Zerstörer hatten es unter der geschickten und zielbewußten Führung von Kapitän z. S. W. S. Sims in jenen Angriffen zu großen Leistungen gebracht. Der Verfasser erinnert sich, wie er 1912 als Unterleutnant an Bord U. S. S. „Michigan" beim Torpedoschießen den Dienst als unparteiischer Hilfsbeobachter zu versehen hatte. Seine Aufgabe war, die von einer Zerstörerdivision auf „Michigan" erzielten Torpedotreffer zu bestimmen. Die Nacht war dunkel, und die Linienschiffdivision, zu der „Michigan" gehörte, war in Fahrt. Der Angriff wurde kühn und schneidig durchgeführt. Hätte die 4. britische Flottille in der Nacht des 31. Mai aus amerikanischen Zerstörern bestanden, dann hätte es sicher auf deutscher Seite oder auf unserer, wahrscheinlich aber auf beiden Seiten Kleinholz gegeben!

Die britischen Zerstörer waren ursprünglich in fünf Gruppen von Ost nach West geordnet. Um 10.15 Uhr waren die Gruppen wie folgt zusammengesetzt: „Castor" und 11. Flottille (15 Zerstörer); die 4. Flottille (12 Zerstörer); „Champion" und 13. Flottille (9 Zerstörer); 9. und 10. Flottille (5 Zerstörer); 12. Flottille (15 Zerstörer). Dies ergab die außerordentliche Gesamtstärke von 2 Leichten Kreuzern und 56 Zerstörern. Bei letzteren sind 4 große Zerstörer mitgezählt, die von den Briten als Flottillenführerschiffe bezeichnet wurden. Alle Zerstörer hatten Ölfeuerung und konnten ihre Fahrt in kürzester Frist auf Höchstgeschwindigkeit steigern und diese für lange Zeit beibehalten. Es waren große, seetüchtige Boote, die in den Taggefechten keinen Schaden erlitten hatten. Alle außer einigen wenigen hatten noch ihre volle Zahl an Torpedos. „Moorsom", deren Ölbestand infolge von Treffern in die Öltanks herabgesetzt war, hatte den Rückzug zum Heimathafen angetreten und ist in obiger Zusammenstellung nicht enthalten. Bei den Zerstörern marschierten der Panzerkreuzer „Black Prince", der — wie erwähnt — in den Abendstunden Steuerbord achteraus von „Marlborough" stand.

Nach den schweren Beschädigungen der „Castor" im Gefecht um 10.15 Uhr hatte Hawksley seine Flottille ostwärts aus dem Gefecht geführt. Dann hatte die Flottille ihren südlichen Kurs fort-

gesetzt. Ihr genauer Standort steht nicht fest, aber um 11.26 Uhr machte der Chef der 4. Flottille Signal an „Garland": „11. Flottille steht Steuerbord querab von uns." Das war, wie wir noch sehen werden, nicht ganz richtig. „Castor" war scheinbar weiter nach Osten gelaufen, denn um 12.04 Uhr wechselte sie Blinksignale mit dem Chef der 12. Flottille. Jedenfalls hätte die Flottille, da die ganze Nacht hindurch Geschützmündungsfeuer sichtbar war, leicht einen Angriff auf die Hochseeflotte unternehmen können, wenn Hawksley gewollt hätte. Wie bekannt, hielt er es für seine Aufgabe, bei Tagesanbruch zum britischen Gros zu stoßen. Indessen vergingen nicht weniger als sechs Stunden, bis er um 8.40 Uhr den Anschluß erreicht hatte, als seine Unterstützung nicht mehr benötigt wurde.

Kurz vorher, um 11.30 Uhr, sichtete die 4. Flottille fremde Schiffe an Steuerbord. Sie dampfte in einer langen Kiellinie. Vorn stand die erste Halbflottille, bestehend aus „Tipperary" (mit Flottillenführerwimpel von Kapitän z. S. C. J. Wintour), „Spitfire", „Sparrowhawk", „Garland" und „Contest". Dann folgte die zweite Halbflottille: „Broke" (Chef Korvettenkapitän W. L. Allen), „Achates", „Ambuscade", „Ardent", „Fortune", „Porpoise" und „Unity". Alle Zerstörer hatten 4 Torpedos in ihren Rohren klar zum Feuern, im ganzen also 48. Außerdem hatte jedes Boot einen Reservetorpedo. Die Flottille lief 18 Seemeilen mit Südkurs (167°).

Die gesichteten Schiffe waren „Westfalen", „Nassau", „Rheinland" und „Posen". Alle hatten sechs 15-cm-Geschütze auf jeder Breitseite klar zur Abwehr von Torpedobootangriffen. Sie bildeten die Spitze der langen, geschlossenen Kiellinie von 24 Linienschiffen. Backbord querab von der führenden Linienschiffdivision standen die Leichten Kreuzer „Rostock", „Stuttgart", „Elbing" und „Hamburg", sowie Torpedoboot „S 32" von der I. Halbflottille. In beträchtlichem Abstand Backbord voraus standen „Stettin" und „München" von der IV. Aufklärungsgruppe. „Frankfurt" und „Pillau" von der II. Aufklärungsgruppe standen etwa 4 Meilen Backbord querab von „Westfalen". Die Fahrt betrug 16 Meilen, der Kurs war etwa 133°. Die Kurse der Gegner konvergierten also um etwa 34° oder 3 Strich. Ihre Marschordnung ist in Plan 52 und 53 dargestellt.

In der Linie der britischen Zerstörer herrschte große Unsicherheit über Art und Zugehörigkeit der fremden Schiffe, so z. B. auf der Brücke von „Tipperary". Kapitän z. S. Wintour dachte, er hätte

die 11. Flottille in Sicht, wie sein um 11.26 Uhr an „Garland" gemachtes Signal beweist: „11. Zerstörerflottille Steuerbord querab von uns." Dieses Signal war vermutlich die Antwort auf ein im Journal nicht notiertes Signal von „Garland" mit der Meldung fremder Schiffe, da „Garlands" Meldung um 11.25 Uhr das Sichten deutscher Kreuzer feststellte.

Um 11.30 Uhr hatte die Entfernung zwischen „Tipperary" und den fremden Schiffen auf etwa 900 Meter abgenommen (Plan 52—C und 49—R). Schließlich machte Wintour Erkennungssignal. „Westfalen" überschüttete das kleine Schiff auf der Stelle mit einem Geschoßhagel aus ihren 15-cm-Geschützen. „Nassau" und „Rheinland" setzten sogleich mit 15-cm-Granaten und 8,8-cm-Schrapnells ein. Die erste Salve traf die Brücke von „Tipperary" und tötete dort offenbar das gesamte Personal. Die zweite zerriß das Hauptdampfrohr, so daß das ganze Achterschiff in Dampf gehüllt wurde. Die vorderen Ölbunker fingen Feuer und brannten lichterloh (Plan 53—A). Die Treffer töteten fast die gesamte Besatzung vorn im Schiff und in den Mitschiffsabteilungen. Dagegen erhielt das Achterschiff nur drei Treffer, die den dortstehenden, von dem einzigen überlebenden Offizier befehligten drei 10,2-cm-Geschützen wenig Schaden taten. Der junge Unterleutnant, der das höchste Lob verdient, berichtet:

„Ich eröffnete mit den achteren Geschützen Feuer, sobald der Feind auf uns Feuer eröffnete. Genaues Zielen war ausgeschlossen, aber hinter dem Segeltuchbezug meines Kommandostandes geduckt (ich fühlte mich mit diesem dünnen Wetterschutz zwischen mir und den feindlichen Geschützen, auch wenn er keinen Treffer abhalten konnte, viel sicherer) befahl ich mit höchstem Stimmaufwand Feuereröffnung. Ich glaube nicht, daß die Geschützmannschaften mich hören konnten, aber das Feuer wurde eröffnet."

Beide Steuerbordtorpedos wurden auf Nahschußentfernung abgeschossen. Nach wenigen Minuten stellten die deutschen Linienschiffe ihre Scheinwerfer ab und das Feuer ein. „Tipperary" schor etwas nach Steuerbord aus, sackte allmählich achteraus und blieb um 11.35 Uhr auf der Stelle liegen (Plan 52—D und 35—F). Sie war außer Gefecht und in sinkendem Zustand.

Inzwischen hatten die anderen deutschen Linienschiffe weitere Zerstörer unter Feuer genommen. Ihre Scheinwerfer beleuchteten die

kleinen Schiffe so hell, daß deren Nummern deutlich erkennbar waren. Die Leichten Kreuzer „Rostock", „Elbing" und „Hamburg" sowie Torpedoboot „S 32" eröffneten gleichfalls Feuer, offenbar ohne ihre Scheinwerfer zu gebrauchen. „Stuttgart" benutzte ihren Scheinwerfer, um die Ziele für andere Schiffe zu beleuchten. Wir wollen nun die Schicksale der einzelnen britischen Zerstörer schildern und danach sehen, wie es den deutschen Schiffen in diesem Kampf erging.

„Spitfire" eröffnete unverzüglich mit ihren 10,2-cm-Geschützen das Feuer und unternahm damit mutig den Versuch, die Aufmerksamkeit des Feindes von „Tipperary" abzulenken. Das Boot drehte etwas ab, um die achteren Torpedorohre zum Schuß zu bringen. Obwohl unter schwerstem Feuer liegend, wurde sie nur zwei- oder dreimal getroffen. Beide Steuerbord-Torpedos wurden abgeschossen, und man rechnete mit einem Treffer. Dann drehte Kapitänleutnant Trelawny ab, um seinen Reservetorpedo zu laden. In diesem Augenblick wurde das Schiff von einer Salve getroffen. Der Offizier eines anderen Schiffes äußerte sich hierüber wie folgt: „Als eine Salve Euch mitschiffs traf, schient Ihr in einem großen Flammenmeer zu verschwinden." Der Torpedo-Davit wurde zerschossen und der größte Teil der Rohrbedienungsmannschaften verwundet.

„Sparrowhawk" schoß einen Torpedo auf das dritte deutsche Schiff, scheinbar ohne selbst getroffen oder überhaupt vom Feinde entdeckt worden zu sein. Das Glück blieb dem kleinen Schiff jedoch im weiteren Verlauf der Nacht nicht hold.

„Garland" schoß einen Torpedo auf einen 3-Schornstein-Kreuzer und eröffnete gleichzeitig lebhaftes Geschützfeuer. Kapitänleutnant Goff drehte nach einigen geschickten Manövern zur Vermeidung von Kollisionen mit anderen Zerstörern mutig auf „Tipperary" zu, um dieser Hilfe zu bringen, soweit das noch möglich war.

„Contest" schoß einen Torpedo auf einen 3-Schornstein-Kreuzer, der in allen Zerstörerberichten immer wieder erwähnt wird, und schwenkte dann nach Osten ab.

„Broke", Führerboot der 2. Halbflottille, wurde nicht entdeckt. Sie schoß aus ihrem Steuerbord achterem Rohr nur einen Torpedo und drehte dann nach Südosten ab.

„Achates", „Ambuscade", „Ardent", „Fortune", „Porpoise" und „Unity" drehten ab, ohne einen Torpedoangriff zu machen. Diese Boote ließen sich also eine glänzende Gelegenheit für einen aus-

sichtsreichen Torpedoangriff entgehen. Hier trat das Fehlen eines Angriffsbefehls, den der Oberbefehlshaber hätte geben müssen, deutlich in Erscheinung. Ebenso zeigte der Mangel an Initiative bei den Kommandanten einen bemerkenswerten Tiefstand ihrer Ausbildung und Erziehung. „Unity" schoß mit ihren Geschützen auf zwei Schiffe, die sie für deutsche Torpedoboote hielt.

Inzwischen hatten „Westfalen", „Nassau" und „Rheinland" unmittelbar nach Feuereröffnung hart auf WzS (246°) abgedreht, dabei lebhaftes Feuer unterhaltend. Mit den übrigen 5 Schiffen des I. Geschwaders ging Vizeadmiral Schmidt auf denselben Kurs. Das Feuer der „Westfalen" war besonders schnell und genau. In 5 Minuten verschoß sie zweiundneunzig 15-cm-Granaten und fünfundvierzig 8,8-cm-Schrapnells.

Bemerkenswerterweise wurde keines der deutschen Schiffe von den 8 auf Nahschußentfernung geschossenen Torpedos getroffen. Dagegen hatte das britische Geschützfeuer erhebliche Wirkung, „Westfalen" erhielt einen Treffer, ihr Kommandant und 7 Mann wurden verwundet. „Nassau" erlitt durch 2 Treffer Scheinwerferschaden und verlor an Toten einen Offizier und 10 Mann. „Rheinland" hatte als Folge von zwei Treffern 10 Tote und 20 Verwundete. Der Erfolg des nächtlichen Zerstörer-Geschützfeuers gegen Linienschiffe war eine interessante, jedoch unerwartete Lehre aus der Skagerrak-Schlacht. Man muß sich darüber klar sein, daß bei Nacht die Feuer-Leitstände der Mittelartillerie und die Scheinwerfer, desgleichen das Personal auf der Kommandobrücke, dem feindlichen Feuer schutzlos ausgesetzt sind, und daß die Schiffe sich durch ihre Scheinwerfer selbst verraten. Es leuchtet ein, daß in Zukunft das gesamte Personal der Schiffsführung mit Ausnahme vielleicht des wachhabenden Offiziers auf der Brücke hinter Panzerschutz treten muß, sobald mit Nachtangriffen zu rechnen ist. Wenn man von der ungeschützten Brücke steuern läßt, dann setzt man nicht nur die Sicherheit der Schiffsführung aufs Spiel, sondern beschwört bei Personalausfall auch die Gefahr von Kollisionen herauf.

Die deutschen Kreuzer befanden sich zwischen ihren eigenen Linienschiffen und den britischen Zerstörern in gefahrvoller Lage. Ein Verbleiben in dieser Position hätte sie höchstwahrscheinlich Torpedotreffern ausgesetzt. Andererseits bestand die Gefahr von Kollisionen mit der eigenen Linie, wenn sie abdrehten. Das Sicherste wäre offen-

bar gewesen, mit äußerster Kraft mitten in die Zerstörer hineinzudrehen. „Rostock", die querab von „Nassau" und „Rheinland" stand, drehte mit diesen Schiffen gleichzeitig ab und vermied so einen Zusammenstoß. „Elbing" stand weiter achteraus querab von „Posen". Es scheint, als ob letztere erst abdrehte, nachdem „Rheinland" gedreht hatte. Als „Elbing" abdrehte, erkannte sie, daß „Posen" auf sie zulag. Sie kam quer vor den Bug des Linienschiffs. Letzteres versuchte noch den Zusammenstoß zu mildern, konnte ihn aber nicht ganz vermeiden. Sein Steven traf „Elbing" Steuerbord achtern (Plan 52—E und 53—B). Der Stoß war ziemlich schwach, aber beide Maschinenräume des Kreuzers liefen voll, und er legte sich 18° über. Schwer havariert trieb er an Steuerbordseite der deutschen Linie, unfähig sich vorwärts zu bewegen oder zu kämpfen. Der Verlust des Flottillen-Führerschiffs „Tipperary" war somit mehr als ausgeglichen. Nach britischen Berechnungen soll „Rostock" um diese Zeit einen Torpedotreffer erhalten haben, aber Groos stellt fest, daß sie erst später getroffen wurde, worauf wir noch zurückkommen werden. „S 32" wurde in diesem Gefecht zweimal getroffen und schwer beschädigt (Plan 52—F und 53—C). Mit verminderter Fahrt nahm das Boot Kurs auf Lyngwig an der dänischen Küste. „Westfalen" stellte um 11.33 Uhr das Feuer ein und nahm den Flottenkurs wieder auf. Die übrigen Linienschiffe folgten. Das war die erste Gefechtsberührung zwischen der 4. Flottille und der Hochseeflotte. Hinsichtlich der Verluste war der Vorteil auf Seite der Briten. Sie hatten aber eine wunderbare Gelegenheit, einen entscheidenden Erfolg zu erringen, verpaßt. Die 4. Flottille wehrte sich tapfer, aber sie griff nicht an!

Wir wollen nun die Bewegungen der zerstreuten Zerstörer verfolgen. Nachdem „Spitfire" sich aus dem Gefecht gelöst hatte, steuerte sie zuerst einige Minuten Ost und ging dann wieder auf Südkurs. Trelawny war der Ansicht, daß sein Reservetorpedo inzwischen in einem Steuerbordrohr geladen sein konnte. Deshalb drehte er nun mit 27 Meilen zurück, um den Torpedo auf ein Schiff zu schießen, das „Tipperary" mit Scheinwerfer beleuchtete. Er wußte nicht, daß der Torpedo nicht geladen werden konnte. „Spitfire" feuerte einige Granaten gegen den deutschen Scheinwerfer und sichtete dann zwei große Schiffe, die ihren Bug von Steuerbord nach Backbord kreuzten. Sie wurden für Kreuzer gehalten, es waren aber „Westfalen"

und „Nassau", die wieder auf südöstlichen Kurs gingen. Es war jetzt etwa 11.35 Uhr abends.

„Nassau" sichtete einen Zerstörer dicht vor ihrem Backbordbug. Sie legte Ruder links und versuchte ihn mit äußerster Kraft zu rammen. Beide Schiffe prallten Backbordbug gegen Backbordbug gegeneinander (Plan 52—G und 53—G). Die Folgen waren höchst eigenartig. „Spitfire's" Bug riß ein Loch von 12 Fuß Durchmesser in „Nassau's" Backbordbug. Sie nahm als Trophäe eine 20 Fuß lange Außenhautplatte des Linienschiffs mit. Eins von dessen 15-cm-Geschützen wurde von seinem Unterbau gerissen. Ein Offizier von „Spitfire" schreibt darüber:

„Sie können sich denken, was mit der über ½ cm starken Beplattung des Zerstörers bei einem solchen Stoß geschah. Ich erinnere mich noch an einen ohrenbetäubenden Krach, wie ich dann über das Deck geschleudert wurde, und wie ich merkte, daß „Spitfire" sich nach Steuerbord überlegte, so weit wie sonst im stärksten Seegang nicht. Als wir zusammenstießen, eröffnete der Feind Feuer aus seinen Geschützen unter der Back, die aber zum Glück nicht so viel Senkung nehmen konnten, um uns zu treffen, aber der Luftdruck bei jedem Schuß fegte buchstäblich alles von den Geschützen hinweg. Unser Fockmast stürzte um, unser vorderer Scheinwerfer fiel von seinem Podest über der vorderen Brücke herunter an Deck, und der vorderste Schornstein wurde nach hinten umgelegt, bis er ordentlich zwischen den beiden vordersten Ventilatorhauben lag, so wie ein umlegbarer Schornstein auf einem Groschen-Flußdampfer."

Zum Glück erhielt das Schiff nur zwei wirkliche Treffer. Der eine streifte den Kommandanten am Kopf und schleuderte ihn, 24 Fuß weit, von der Brücke herunter an Oberdeck. Für ihn wie für das Schiff war es ein Wunder, daß sie ohne schweren Schaden davonkamen. „Spitfire" hatte das Glück, mit einem Personalausfall von 25 Mann davonzukommen, abgesehen davon, daß ihre Back in einer Länge von 60 Fuß eingedrückt war.

Bald nachdem „Spitfire" dieser Gefahr entronnen war, und während ihre Überlebenden noch mit der Feststellung der Schäden und Verluste beschäftigt waren, wurde sie von einem zweiten Zusammenstoß bedroht. Ein großes Schiff, von einem Brand in seinem Inneren in dichte Rauchwolken gehüllt, nahte mit hoher Geschwindigkeit und streifte kräftig das Heck des Zerstörers. Manche glauben, es sei

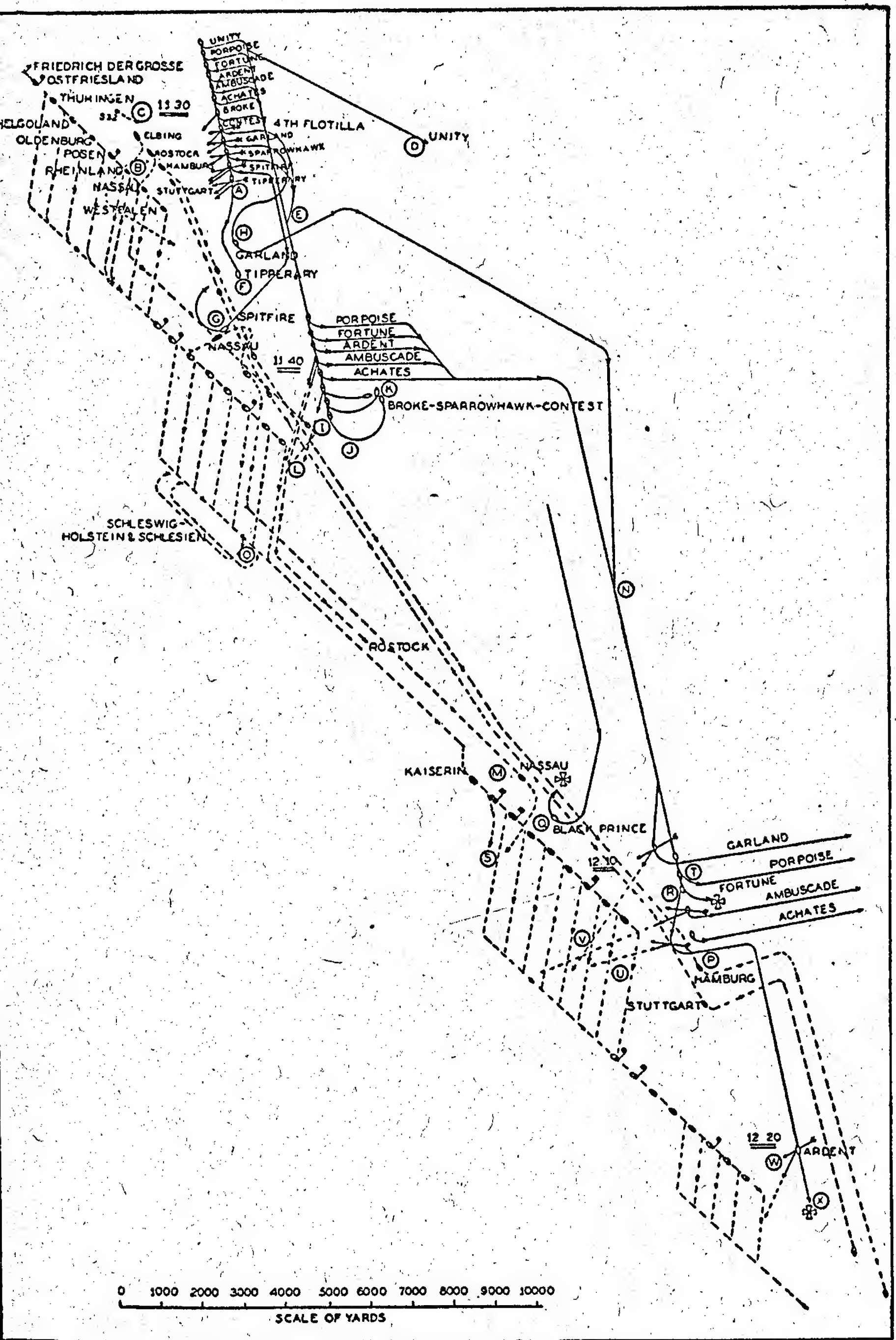
„Black Prince" gewesen. Trelawny hielt es für „Moltke". Diese stand zu der Zeit aber weit ab von der deutschen Linie, nachdem sie vorher dreimal in Berührung mit den britischen Linienschiffgeschwadern gewesen war. Wir glauben, daß das fremde Schiff die „Seydlitz" war (Plan 52—G).

Als „Sparrowhawk" von den Deutschen abdrehte, verlor sie die vor ihr stehende „Spitfire" aus Sicht. Als sie dann „Broke" mit südlichem Kurse sah, folgte sie hinter ihr (Plan 53—E).

„Garland" hatte für kurze Zeit abgedreht und kehrte dann zur Unterstützung der in hellen Flammen stehenden „Tipperary" zurück. Als sie um 11.35 Uhr in deren Nähe kam, erschienen plötzlich zwei deutsche Kreuzer, wahrscheinlich „Hamburg" und „Stuttgart", und nahmen sie unter Feuer (Plan 53—H). „Garland" wurde gezwungen, nach Osten auszuweichen. „Tipperary" sank trotz ihrer furchtbaren Beschädigungen und außerordentlichen Verluste nicht sofort. Das rasende Feuer verwehrte jeden Zutritt zum Vorschiff und brachte von Zeit zu Zeit an Deck lagernde Bereitschaftsmunition zur Detonation. Zum Glück explodierte die vordere Munitionskammer nicht. Die wenigen übriggebliebenen Offiziere und Mannschaften beschäftigten sich damit, alle erreichbaren schweren Gewichte über Bord zu werfen und zwei Carley-Flöße klarzumachen, um — wenn es erforderlich wurde — hiermit das Schiff zu verlassen. Für die zahlreichen Schwerverwundeten konnte wenig getan werden. Das Heldentum dieser Armen läßt sich mit Worten gar nicht beschreiben. Die Helden des klassischen Altertums haben niemals solche Ruhe und Geduld bewiesen, wie die einfachen britischen Seeleute in Erwartung eines sicheren und schrecklichen Todes.

Über die Bewegungen von „Contest" läßt sich nichts Genaues sagen. Wir wollen annehmen, daß sie im Kielwasser von „Sparrowhawk" blieb (Plan 53—E), aber es mag auch sein, daß sie in der Linie weiter achteraus, vielleicht sogar bis an das Ende sackte.

„Broke" hatte nach Südosten abgedreht und ging dann wieder auf südlichen Kurs. „Sparrowhawk" und „Contest" hingen sich an. „Achates", „Ambuscade", „Ardent", „Fortune" und „Porpoise" folgten der „Contest" und stellten so wieder eine Linie von 8 Zerstörern her, die jedoch keine regelrechte Formation darstellte; denn die Boote fuhren, wie man annehmen muß, mit sehr ungleichen Abständen und folgten ihrem Vordermann auch nicht genau im Kielwasser. Etwa



Plan 53: Die Angriffe der 4. Flottille 11,30 Uhr bis 12,20 Uhr nachts.

11.33 Uhr verlor „Unity" den Anschluß an den Verband (Plan 53—D) und stieß 3 Minuten später zur 9. Flottille, die am nächsten ostwärts stand (Plan 52—H). Als „Broke" auf südlichen Kurs zurückdrehte, passierte sie „Tipperary" auf etwa 900 Meter Abstand an Steuerbord. Korvettenkapitän Allen wollte die deutschen Schiffe erneut angreifen. Um 11.40 Uhr kam „Broke" wieder ins Gefecht mit „Rostock", die jetzt etwa 900 Meter Backbord querab von „Westfalen" stand (Plan 49—S, 52—J und 53—I). Beide Schiffe riefen sich gleichzeitig mit Erkennungssignal an. „Rostock" deckte die „Broke" mit gutliegenden Salven ein, während kurz hinterher „Westfalen" und „Rheinland", letztere das zweite Schiff in der Linie nach der Kollision von „Nassau" mit „Spitfire", die „Sparrowhawk" unter Feuer nahmen. Das I. Linienschiffgeschwader drehte zur Vermeidung von Torpedos unverzüglich gleichzeitig ab.

Korvettenkapitän Allen von der „Broke" gab Befehl, den zweiten Steuerbordtorpedo zu schießen. Er befahl „äußerste Kraft" und 20° Backbordruder. Als der eine Maschinentelegraf gelegt war und der Rudergänger das Ruder 15° gelegt hatte, traf eine Salve das Schiff. Sie zerstörte die untere Brücke vollständig und richtete in den vorderen Heizräumen großen Schaden an (Plan 53—J). Das Ruder klemmte, der Torpedo wurde nicht abgeschossen. Die deutschen Salven trafen in schneller Folge, bis das Schiff etwa sieben Treffer erhalten hatte. Sie verursachten außerordentlich schwere Personalausfälle. Als das Schiff nahezu auf östlichem Kurs war, ließ Allen, der von der oberen Brücke führte, geraden Kurs steuern. Jetzt erst merkte er, daß die untere Brücke vollkommen zerstört war. Und nun sah er einen anderen Zerstörer dicht vor dem Bug und rief nach unten „Maschinen äußerste Kraft zurück", aber alles Personal dort war tot oder verwundet, und die Maschinentelegrafen waren zerstört. Es konnte nichts geschehen, um die Kollision zu vermeiden.

„Sparrowhawk" hatte mit „Broke" abgedreht. Es wurde befohlen, den übriggebliebenen Steuerbordreservetorpedo zu schießen; ob er aber wirklich abgeschossen wurde, ist nicht festgestellt. In der Meinung, daß „Broke" auf Ost-Kurs geradeaus steuerte, versuchte Kapitänleutnant Hopkins parallel mit ihr zu laufen. Als er aber merkte, daß „Broke" noch weiter drehte, war es zu spät, um der Gefahr noch auszuweichen. „Broke" rammte die „Sparrowhawk" vierkant, gerade vor der Brücke. Die Gewalt des Zusammenstoßes zweier Schiffe,

von denen jedes fast 28=Meilen=Geschwindigkeit hatte, ist kaum vorstellbar. Der Vorsteven von „Broke" durchschnitt das andere Schiff bis zur Hälfte, ihre Back wurde dabei schwer beschädigt. Vier Mann von „Sparrowhawk" wurden auf die Back von „Broke", und sechs Mann der letzteren über Bord geschleudert und ertranken. Beide Boote kamen zum Glück bald aus dem Feuerbereich heraus und zwar infolge der Kursänderung der deutschen Schiffe, die ihre Scheinwerfer abblendeten und das Feuer einstellten. Das rettete die beiden zum Krüppel geschossenen Zerstörer vor augenblicklicher Vernichtung. Sie saßen, im Seegang rollend und sich gegenseitig stoßend, untrennbar ineinander fest.

Der nächste Zerstörer hinter „Sparrowhawk" war vermutlich „Contest". Wahrscheinlich um diese Zeit schoß letztere ihren Torpedo auf ein „großes Drei=Schornstein=Schiff", offenbar „Rostock". Kurz danach rammte „Contest" in voller Fahrt die „Sparrowhawk" (Plan 53—K). Fünf Fuß von der Länge ihres Achterschiffs wurden abgetrennt, ihr Ruder, das Backbord lag, festgekeilt. Der Bug von „Contest" wurde rechtwinklig umgebogen, sie konnte indessen noch 20 Meilen laufen, wobei sie eine Wasserfontäne mit dem Bug hoch in die Luft warf.

„Achates" entging knapp einem Zusammenstoß mit „Broke" und hielt ihren Kurs durch, in der Hoffnung, Anschluß an die I. Halbflottille zu finden, die nach Ansicht von Korvettenkapitän R. B. C. Hutchinson voraustehen mußte. Bald entdeckte er zwischen sich und der deutschen Linie Kreuzer. Da er sie für britische hielt, widerrief er den Befehl, Torpedos zu schießen. Dadurch verlor er eine besonders günstige Gelegenheit, dem Feind Verluste beizubringen. Wie britische Kreuzer so dicht bei der deutschen Linie stehen sollten, ohne deren Feuer auf Nahschußweite ausgesetzt zu sein, ist schwer einzusehen. Zweifelsohne werden Offiziere in solchen Lagen stets nach ihren augenblicklichen Eindrücken handeln. Wir müssen daher die Ungewißheit der Lage während aller dieser Nachtgefechte, sowie die Spannung, in der die Kommandanten sich befanden, berücksichtigen, zumal letztere in der ganzen Nacht keinerlei Nachrichten oder Anweisungen erhielten. „Ich stelle respektvoll der Erwägung anheim," schreibt Hutchinson zu seiner eigenen Rechtfertigung, „die Zerstörer in Zukunft soweit nur irgend möglich mit Nachrichten über die Verteilung der eigenen Kräfte zu versehen."

„Ambuscade" schoß zwei Torpedos und drehte hinter „Achates" nach Osten ab. Um 11.42 Uhr gab sie eine F.-T.-Meldung an ihren Flottillenchef auf „Tipperary" ab: „Habe zwei Torpedos geschossen und eine Explosion gehört." Der tapfere Wintour sollte diese optimistische Meldung nicht mehr bekommen. „Ardent", „Fortune" und „Porpoise" folgten der „Ambuscade", scheinbar ohne daß sie erheblich beschossen wurden oder selbst Torpedos abschossen. Sie hätten aber auf alle Fälle zum Angriff vorstoßen und damit die Initiative beweisen müssen, die bei jedem tüchtigen Zerstörer-Kommandanten als wichtigste Charaktereigenschaft vorausgesetzt wird. Bei solchen Zufallsbegegnungen wie diesen, können die Vorgesetzten nicht noch Befehle erteilen. Im Innersten jedes Kommandanten muß der Wille zum Angriff vorherrschen. Wie Admiral Sims einmal vor dem Weltkrieg sagte: „Der Zerstörer ist das Geschoß, aber der Kommandant schießt."

Wie wir sahen, hat die 4. Flottille in diesem zweiten Gefecht nur drei oder vier Torpedos geschossen, obwohl sie die besten Aussichten auf Erfolg hatte. Das erstemal mag man es noch mit der Ungewißheit und Überraschung entschuldigen, aber bei der zweiten Gelegenheit hätten alle acht Zerstörer zum Kampf bis zur Entscheidung entschlossen sein müssen. Immerhin hatte auch der recht bescheidene Verbrauch an Torpedos noch einigen Erfolg. Ein Torpedo traf „Rostock", als sie versuchte, zwischen „Westfalen" und „Rheinland" durchzubrechen, um die Schußlinie für die letzteren freizumachen (Plan 52—K und 53—L). Sie erhielt auch zwei Geschütztreffer, wahrscheinlich von „Broke". Der Torpedo war ein Oberflächenläufer und traf in der Höhe des vierten Heizraumes. Das war eine empfindliche Stelle. Dampfrohre wurden zerrissen, die Lichtleitungen wurden beschädigt, und die Rudermaschine fiel aus. Nur der Umstand, daß die Linienschiffe hart abdrehten, rettete „Rostock" vor einem Zusammenstoß. Schließlich waren zwei Heizräume voll Wasser, und die Hauptmaschinen kamen zum Stillstand. Mit 930 Tonnen Wasser im Schiff legte „Rostock" sich 5° nach Backbord über. Sie folgte in ihrem schwer havarierten Zustand, häufig zum Stoppen gezwungen, langsam der Flotte. Die deutschen Leichten Kreuzer waren anscheinend gegen Torpedotreffer ungenügend geschützt. Die 4. Flottille hatte zum zweiten Male einen Erfolg über die Deutschen errungen, aber wiederum hatte sie eine wunderbare Gelegenheit zum Angriff verpaßt.

„Schlesien" und „Schleswig-Holstein" waren zur Vermeidung einer Kollision mit „Rostock", als diese auf dem Wege der Linie bewegungslos lag, um 12.05 Uhr nachts ausgeschoren (Plan 53—O und 54—A) und hängten sich später an die Schlachtkreuzer am Schluß der Linie an.

Nachdem die Fühlung mit dem Feinde um 11.45 Uhr abgebrochen war, drehte „Westfalen" sofort auf den Flottenkurs in Richtung Horns Riff zurück. Jetzt trat eine kurze Gefechtspause ein. Korvettenkapitän Hutchinson auf „Achates" sammelte in nachstehender Reihenfolge die Zerstörer „Ambuscade", „Ardent", „Fortune" und „Porpoise". „Garland" hängte sich um Mitternacht hinter „Porpoise" an (Plan 53—N). So verfügte er über eine ansehnliche Macht von sechs Zerstörern, von denen die meisten noch alle Torpedos zur Verfügung hatten. Hutchinson ging wieder auf Süd-Kurs (167°) zurück in Erwartung des unvermeidlichen Kampfes und der dritten Angriffsmöglichkeit für die 4. Flottille. Aber warum machte er an Jellicoe nicht Meldung über die deutschen Linienschiffe?

Aus Plan 52 ist zu ersehen, daß fast genau recht voraus von „Westfalen", nur vier Meilen entfernt, die britische 6. Division stand. Im gleichen Abstand Steuerbord voraus stand das 5. Linienschiffgeschwader. Diese beiden britischen Verbände waren in einer außerordentlich gefährlichen Lage. Hätte „Westfalen" nicht durch das Abdrehen von den britischen Zerstörern etwa zehn Minuten, das sind 2½ Meilen, auf dem Flottenkurs verloren, dann wären fast mit Sicherheit die gegnerischen Linienschiffe in Gefechtsberührung gekommen. Mit welchem Erfolg, ist schwer zu sagen. Es kann sein, daß sich die sieben britischen Linienschiffe gegen die Spitze der deutschen Linie gehalten und daß dann die britischen Zerstörer angegriffen hätten! Andererseits dürften die Deutschen, wie Jellicoe fürchtete, hinsichtlich der Aussichten im Nachtgefecht große Überlegenheit gehabt haben, und das Gefecht wäre wahrscheinlich zu Ende gewesen, bevor Jellicoe zu dem Entschluß kam, mit seinen dazu wenig günstigstehenden Linienschiffgeschwadern einzugreifen. Wer kann das aber mit Bestimmtheit behaupten? Interessant ist, daß gerade die Lage, die Jellicoe zu vermeiden suchte, nur durch einen glücklichen Zufall noch gerade vermieden wurde.

Um Mitternacht sah sich Kapitän z. S. Redlich einer bedenklichen Lage gegenüber. Er verstand es aber, ihrer Herr zu werden. Er sichtete

an Backbord zwei Leichte Kreuzer, die sich nach Aufforderung als „Stuttgart“ und „Hamburg“ zu erkennen gaben (Plan 53—M), „Westfalen“ mußte im selben Moment ausscheeren, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Das war ein Beweis von Kaltblütigkeit und ruhiger Überlegung, als nicht viel fehlte, daß zwei von den eigenen Schiffen versenkt wurden.

Um 12.10 Uhr sichtete „Westfalen“ ganz nahe an Backbord einen Zerstörer. Sie forderte auf, das Erkennungssignal zu zeigen. Es erfolgte keine Antwort. Redlich ließ nun zum dritten Male seine Scheinwerfer leuchten, Feuer eröffnen und drehte etwa 90° ab. „Rheinland“, „Posen“, „Oldenburg“ und „Helgoland“ griffen in das Gefecht ein, das eins der heftigsten in dieser Nacht wurde (Plan 49—V und 54—D). Die Wucht des Angriffes richtete sich anscheinend auf das Ende der Zerstörerlinie. „Westfalen“ war etwa auf der Höhe von „Fortune“. „Achates“ berichtet nur, daß sie von feindlichen Kreuzern, wahrscheinlich „Hamburg“ und „Stuttgart“ nach Osten gejagt wurde (Plan 53—P). Sie wurde nicht getroffen, kam auch nicht zum Torpedoschuß, obwohl die Gelegenheit dazu eine der besten in der ganzen Nacht war. Ihre Stellung war gut in Höhe vom Bug der „Westfalen“, also ideal für einen Torpedoschuß, gleichgültig ob die Deutschen in der Linie Kurs beibehielten oder gleichzeitig abstaffelten.

„Ambuscade“, die nicht so günstig stand, schoß einen gutgezielten Torpedo und drehte dann ab, ohne getroffen zu werden. „Ardent“ drehte zuerst auf den Feind zu und schoß aus günstiger Stellung einen Torpedo. Dann drehte sie unter dem Feuer von „Rheinland“ nach Osten ab. „Fortune“, war der erste Zerstörer, der von den Deutschen entdeckt wurde. Sie kam unter heftiges, konzentriertes Feuer. Die erste Salve von „Westfalen“ zerstörte ihre Brücke und legte den Fockmast um (Plan 53—R). Wieder und wieder getroffen ging sie in Flammen auf, die sie für den Feind hell beleuchteten. Mit Todesverachtung suchte sie sich ihrer riesigen Gegner zu erwehren und richtete ihr Feuer auf „Oldenburg“. Es ist möglich, daß sie auch Torpedos geschossen hat. Kapitänleutnant F. G. Terry kämpfte mit seinem Schiff bis zum Ende mit größtem Heldenmut. Bevor „Fortune“ sank, konnten etwa 12 Mann ihrer Besatzung zwei Flöße bemannen.

„Porpoise" kam gleichfalls unter schweres Feuer. Um einen Zusammenstoß mit „Fortune" zu vermeiden, drehte Korvettenkapitän Collville schnell ab: Er ließ eine sehr günstige Stellung zum Torpedoschuß unausgenutzt. Ein Geschoß traf sein Schiff im achteren Heizraum und setzte zwei Kessel außer Betrieb (Plan 53—T). Ein anderes Geschoß traf die Brücke und riß das Rudergeschirr weg. Das Schiff war zum Glück durch den in dichten Wolken von „Fortune" aufsteigenden Rauch und Dampf verdeckt. Es konnte, ohne weitere Treffer zu erhalten, entkommen, nahm aber nicht weiter am Gefecht teil. „Garland" schoß im Abdrehen auf eine geschätzte Entfernung von 720 Meter einen Torpedo und erhielt keine Treffer.

Dies war scheinbar der einzige Angriff, bei dem die 4. Flottille Torpedos auf die deutsche Linie geschossen hat. „Rheinland" entging dem Torpedo von „Ardent" auf nur 45 Meter Entfernung (Plan 53—U). „Posen" sah die Laufbahnen von zwei anderen, wahrscheinlich von „Ambuscade" und „Garland" stammenden, konnte ihnen aber durch Manövrieren aus dem Wege gehen (Plan 53—V). „Oldenburg" erhielt einen 10,2-cm-Treffer, der 7 Offiziere und 15 Mann tötete oder verwundete. Der Rudergänger fiel schwer verwundet aus, und Kapitän z. S. Höpfner, obwohl gleichfalls schwer verwundet, nahm selbst das Ruder und hielt das Schiff auf Kurs. Dieser eine Treffer, wahrscheinlich von „Fortune" erzielt, zeigt, welchen Erfolg ein Zerstörer im nächtlichen Nahgefecht haben kann, wenn er sein Geschützfeuer gegen die Brücke des feindlichen Schiffes richtet. Im dritten Gefecht mit der 4. Flottille hatten die Deutschen einen glänzenden Erfolg errungen. Die Ausbildung ihrer Linienschiffe in der Abwehr nächtlicher Torpedoangriffe stand auf außerordentlicher Höhe.

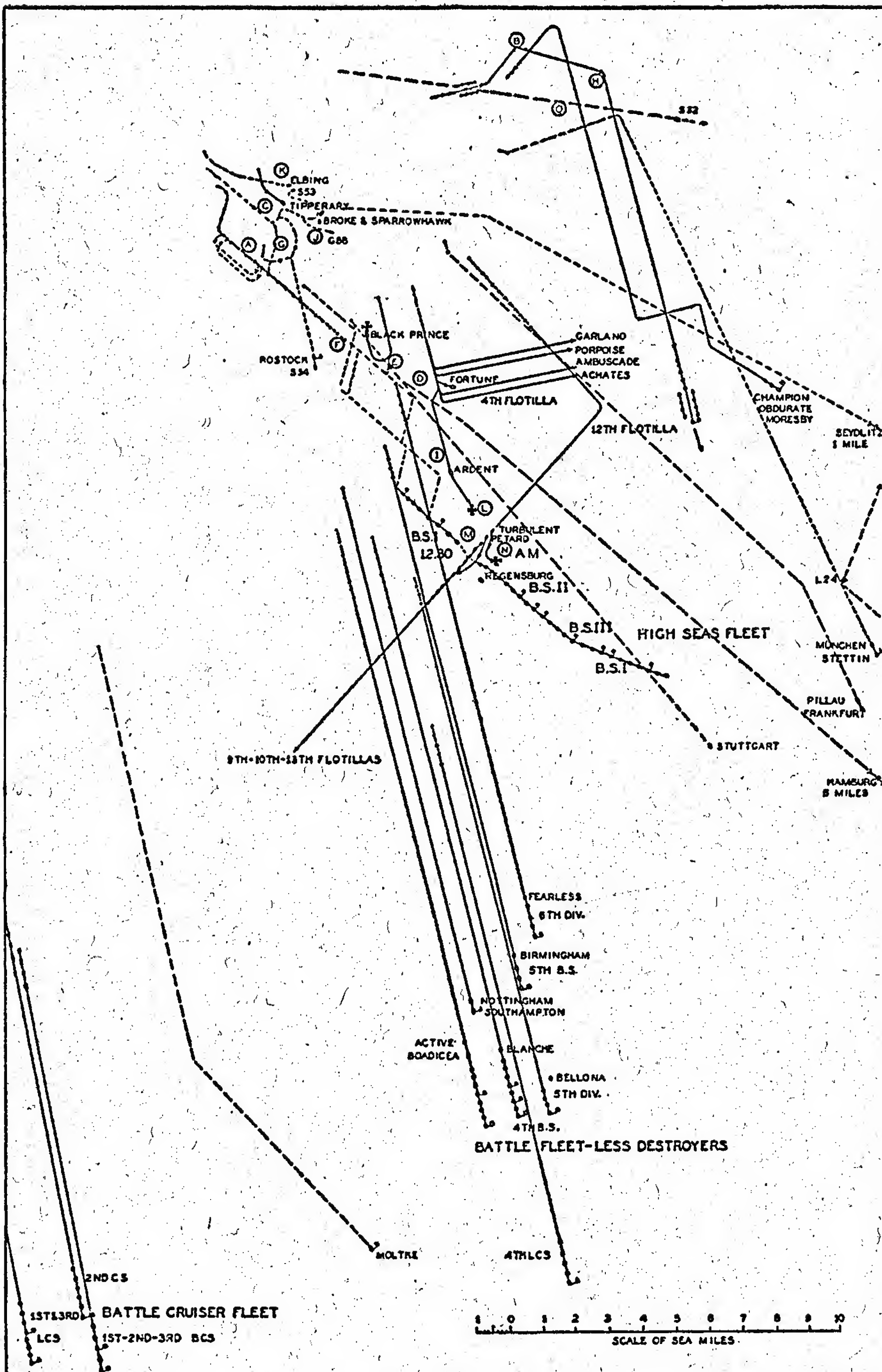
Während die Spitze der Hochseeflotte im Gefecht mit den Zerstörern stand, erzielte ihre Mitte einen leicht errungenen Erfolg. „Thüringen", das sechste Schiff in der Linie, war das erste, das nicht auf die Zerstörer schoß. Als die Ausguckposten ihre Augen anstrengten, um weitere Zerstörer auszumachen, entdeckten sie Backbord querab ein großes Schiff. Seine vier Schornsteine zeigten, daß es kein deutsches Schiff sein konnte. Trotzdem wurde es zur Sicherheit aufgefordert, Erkennungssignal zu zeigen. „Nassau", die noch außerhalb der Linie Backbord querab von „Friedrich der Große" stand, beobachtete gleichfalls das fremde Schiff, das, wie wir jetzt wissen, der Panzerkreuzer „Black Prince" war. Als dieser das Erkennungssignal nicht er-

widerte und schnell abdrehte, richteten die Deutschen ihre Scheinwerfer auf ihn und sahen sofort, daß ihr Ziel ein britischer Kreuzer war (Plan 49—V, 53—Q und 54—E). „Thüringen" eröffnete Feuer mit der schweren und Mittelartillerie. Bei einer Entfernung von etwa 900 Meter ging kaum ein Schuß vorbei. Auch „Ostfriesland", „Nassau" und „Friedrich der Große" griffen in den ungleichen Kampf ein. Der Kreuzer, der jetzt wie ein riesiger Scheiterhaufen brannte, lag gerade vor der „Nassau" auf deren Kurs, so daß diese zur Vermeidung eines Zusammenstoßes auf die deutsche Linie zudrehen mußte. Für einen Augenblick schien ein Zusammenstoß mit „Kaiserin" unvermeidlich. „Nassau" ging „äußerste Kraft" zurück, während „Kaiserin" nach Steuerbord ausschor. Nur schnellstes Handeln hatte schweres Unglück abgewendet (Plan 53—S und 54—F). Nachdem sie kaum vier Minuten unter Feuer gelegen hatte, flog „Black Prince" in die Luft. „Nassau" hängte sich an „Hessen" als letztes Schiff der Linie an.

Kaum war um 12.15 Uhr „Black Prince" vernichtet worden, als an der Spitze von neuem Geschützfeuer aufflammte. Kapitänleutnant Arthur Marsden hatte die „Ardent" wieder auf südlichen Kurs gebracht, in der Hoffnung, Fühlung mit Booten der 4. Flottille zu gewinnen, als er große Schiffe entdeckte. Marsden berichtet: „Zum Ausweichen war es zu spät, deshalb griff ich sofort an und schoß aus günstiger Stellung einen Torpedo auf das Spitzenschiff." Was er gesichtet hatte, war die Spitze der deutschen Schlachtlinie. Sie eröffnete um 12.20 Uhr Feuer (Plan 53—W). „Westfalen" riß mit ihrer ersten Salve die Brücke von „Ardent" weg. Die Deutschen drehten wie üblich auf der Stelle ab. In 4½ Minuten wurden zweiundzwanzig 15-cm- und achtzehn 8,8-cm-Schuß gefeuert. „Ardent" wurde vollkommen zum Wrack zusammengeschossen (Plan 54—O). Nach Abstellen der Scheinwerfer nahm „Westfalen" den Flottenkurs wieder auf.

Der Heldenmut der „Ardent"-Besatzung in diesem todbringenden Kampf war glänzend. Ihr tapferer Kommandant schreibt:

„Unsere drei Geschütze, die wie noch nie gedonnert hatten, stellten eins nach dem anderen das Feuer ein. Ich spähte nach der Back und hörte, wie der Offizier vom Vorschiff den einzigen noch übrig gebliebenen Mann seiner Geschützbedienung anfeuerte: „Gib ihnen noch



Plan 54: 12 Uhr nachts bis 1 Uhr früh am 1. Juni.

eins". Aber dies „noch eins" wurde nicht mehr gefeuert, und ich sah danach diese beiden tapferen Kämpfer tot hingestreckt liegen."

Nachdem das Feuer eingestellt war, tat Marsden, was er konnte, um den kleinen Rest seiner Leute zu retten. Der älteste Signalgast sagte zu ihm: „Die alte ‚Ardent' hat wirklich alles getan, was man von ihr verlangen konnte." „Einige meiner besten Leute", sagt der Kommandant, „kamen zu mir und suchten mich zu trösten, und alle waren stolz, daß wir gründlich im Kampf gewesen waren und etwas geleistet hatten."

Etwa 12.30 Uhr traf ein anderes deutsches Schiff mit fünf weiteren Salven die „Ardent", die nun schnell sank (Plan 53—X und 54—L). Ihre wenigen Überlebenden stürzten sich in das eisige Wasser. Marsden sagt:

„Ich sprach mit vielen Leuten und sah, wie die meisten von ihnen einer nach dem anderen vom Tode ereilt wurden. Nicht ein einziger zeigte Todesfurcht, und von keinem war Verzweiflung, Klage oder ein Hilferuf zu hören. Ihr Stolz war es, und davon sprachen sie bis das Ende kam, daß sie und die ‚Ardent' ihr Bestes getan hatten."

Wir würden gern ein Wort der Anerkennung für diese Tapferen hinzufügen, aber uns fehlen die Worte. Am folgenden Morgen nahm das Zerstörerführerschiff „Marksman" den Kapitän Marsden und einen anderen Überlebenden auf.

Das Ende der deutschen Schlachtlinie kam etwa 12.10 Uhr in die Nähe von „Tipperary", die noch in hellen Flammen stand. Am Ende der Linie stand „Regensburg" mit 5 Torpedobooten der III. Flottille. Kommodore Heinrich detachierte die Boote „S 53", „S 54" und „G 88" zur Untersuchung, wer das brennende Schiff sei (Plan 54—O). Kurz danach erhielt das Führerboot „S 53" von „Rostock" die Aufforderung, ihr ein Boot zu Hilfe zu schicken. Diesen Auftrag erhielt „S 54", das etwa 12.15 Uhr „Rostock" erreichte (Plan 54—G) und sie bald darauf in Schlepp nahm. „S 53" rettete zunächst 9 britische Seeleute von einem Floß längsseits von „Tipperary" und dampfte nach Feststellung des Namens des zum Krüppel geschossenen Zerstörers weiter, ohne einen Schuß abzugeben. So erhielt der geringe Rest der Besatzung noch die Möglichkeit, das Leben zu retten. Dann kam ein fremder Kreuzer in Sicht, und als dieser auf Erkennungssignal nicht antwortete, wollte „S 53" einen Torpedo auf ihn schießen. Doch bevor der Schuß fiel, kam mittels Klapplaterne ein

Morsespruch mit folgender dringender Aufforderung: „Hier ‚Elbing'. Bin außer Gefecht. Bitte längsseit kommen." Bevor „S 53" dieser Aufforderung entsprechen konnte, beleuchtete ein herumsuchender Scheinwerfer ein großes Flottillenführerschiff mit 4 Schornsteinen. Das war „Broke", die mit 83 toten und verwundeten Offizieren und Mannschaften hilflos trieb.

Als „S 53" und „G 88" Feuer eröffneten, erwiderte „Broke" mit dem achteren Geschütz, dem einzigen, das noch besetzt werden konnte. Zwei Geschosse trafen „Broke" mitschiffs, ohne viel Schaden anzurichten. Dann schossen die beiden deutschen Boote Torpedos und drehten ab. Einer lief unter dem britischen Zerstörer durch, ohne zu treffen. Es kann sein, daß er auf ein Ziel mit größerem Tiefgang eingestellt war, oder daß die Schußentfernung so gering war, daß er im ersten Teil der Laufstrecke auf so große Tiefe kam, daß er unter dem Ziel durchlief. Der Grund, der „S 53" und „G 88" zum Abdrehen veranlaßte, bevor sie mit einem hilflosen Gegner Schluß gemacht hatten, war, daß „Elbing" offenbar dringend der Hilfe bedurfte. Auf diese Weise verloren die Deutschen eine Gelegenheit, die britischen Verluste um 1704 Tonnen zu vermehren.

Auf dem Wege zur „Elbing" traf „G 88" auf einen britischen Zerstörer und versuchte ihn mit Sprengpatronen zum Sinken zu bringen. Währenddessen erschienen jedoch, wie berichtet wird, fünf Zerstörer und drängten das Boot ab. So kam es, daß „G 88" die Fühlung sowohl mit „Elbing" wie mit „S 53" verlor (Plan 54—J). Wenn „G 88" tatsächlich bei einem verlassenen Zerstörer längsseit war und eine Sprengung versuchte, so kann das nur „Fortune" gewesen sein. Es ist aber auch denkbar, daß „G 88" nur in die Nähe eines Zerstörers kam, zum Zweck, ihn mit Sprengpatronen zu versenken. In diesem Falle war es wahrscheinlich „Sparrowhawk". Ein Offizier dieses Schiffes berichtet von der Annäherung eines deutschen Torpedoboots bis auf etwa 90 Meter. Das achtere Geschütz wurde zum letzten Widerstand von den Offizieren besetzt, und es wurde beschlossen, zu warten, bis die Deutschen den Kampf eröffneten. Nach einigen Minuten der Spannung verschwanden diese, ohne einen Schuß abzugeben. Etwa 12.20 Uhr erreichte „S 53" die schwer havarierte „Elbing" (Plan 54—K).

Es sei daran erinnert, daß „S 52" in Ausführung von Scheer's Befehl zur „Lützow" stoßen sollte. Um 12.15 Uhr traf das Boot

überraschend auf „Castor“ und die 11. Flottille. Obwohl „Castor“ auf Nahschußentfernung Feuer eröffnete, entkam „S 52“ ohne einen Treffer und steuerte auf die jütische Küste zu. Um 12.30 Uhr meldete es, daß es auf Kurs Süd (167°) im Quadrat 016 eine Gefechtsberührung mit britischen Zerstörern hatte. Dies Quadrat war eins von denen, die nordwestlich von dem Quadrat mit dem Standort der „Lützow“ lagen. Wir bemerken, daß tatsächlich jedes deutsche Schiff, das in der Nacht mit dem Feinde in Berührung kam, dies unmittelbar an Scheer meldete. Das stand in scharfem Gegensatz zum britischen Brauch. Nicht ein einziger Zerstörer der 4. Flottille gab wichtige Nachrichten an Jellicoe weiter. Nicht einmal der Versuch hierzu ist erwähnt, und zwar weder in dem offiziellen noch dem inoffiziellen umfangreichen Schriftwechsel.

Es erhebt sich vielleicht die Frage, was die Zerstörer der anderen britischen Flottillen taten, während die 4. Flottille vier Gefechte mit der Hochseeflotte zu bestehen hatte. Es steht fest, daß die meisten, wenn nicht alle Zerstörer, die hinter ihrem Gros standen, deutlich sehen konnten, daß Gefechte stattfanden. Man beachte auch, daß die Spitze der Hochseeflotte etwa 12.30 Uhr mitten durch den Schluß der britischen Formation hindurchgestoßen war. Ihr Kurs hatte sie mitten durch die ursprünglichen Stellungen der mit Jellicoe marschierenden Flottillen hindurchgeführt, was einer der bemerkenswertesten Glückszufälle in der Geschichte ist. Und wie verstanden die britischen Zerstörer die erstaunlich günstige Gelegenheit, die sich ihnen bot, auszunutzen?

Wir haben uns bereits dazu geäußert, daß die 11. Flottille keinen Angriff unternahm, trotz der Tatsache, daß ein Offizier der „Marne“ sagte, er habe die ganze Nacht hindurch Geschützfeuer wie auch die brennende „Tipperary“ beobachten können. Jedes weitere Wort hierzu erübrigt sich.

Als um 11.30 Uhr abends die 4. Flottille zum erstenmal ins Gefecht kam, stand die 13. Flottille unter Führung von Kapitän z. S. Farie auf „Champion“ nahebei östlich neben ihr. Nur wenig entfernt davon standen die 9. und 10. Flottille unter Korvettenkapitän Goldsmith auf „Lydiard“. Die 13. Flottille hatte neun und die 9. und 10. Flottille hatten zusammen fünf Boote. Eine erhebliche Streitmacht von einem Leichten Kreuzer und 14 Zerstörern war also in jedem Augenblick verwendungsbereit, sowohl für die Unterstützung der 4.

Flottille, als auch für Torpedoangriffe unter denkbar günstigsten Bedingungen gegen die deutsche Gefechtslinie von 24 Großkampfschiffen. Das war ein Glückszufall, von dem ein Zerstörerkommandant träumt, den er aber nicht in Worten auszudrücken wagt!

Wie Kapitän z. S. Farie sich zu der Situation stellte, war einfach erstaunlich. Als die Deutschen auf die 4. Flottille Feuer eröffneten, schlugen verirrte Geschosse und verstreute Salven in der Nähe der 13. Flottille ein. „Nerissa" berichtet, daß Salven zwischen ihr und „Moresby" einschlugen, und daß Steuerbord achteraus Scheinwerferleuchten beobachtet wurde. Da diese Zerstörer in ihrer Linie das dritte bzw. vierte Boot waren, hat also die 13. Flottille zur feindlichen Linie eine vorliche Position gehabt. Mit ihrer weit überlegenen Geschwindigkeit konnte sie mit Leichtigkeit eine Stellung gerade vor der deutschen Linie gewinnen und die Seite des Angriffes wählen, was wahrscheinlich zu einem entscheidenden Erfolg geführt hätte.

Angriffsfreudigkeit lag jedoch Farie gänzlich fern. Hier folgt, was er selbst dazu sagt:

„Etwa 11.30 Uhr abends setzte heftiges Geschützfeuer Steuerbord querab von uns ein, das scheinbar gegen die zwischen der 13. Flottille und dem Feinde stehenden Zerstörer gerichtet war. Außerstande mit irgendwelchen Booten unserer Flottille anzugreifen, weil unsere eigenen Streitkräfte zwischen mir und dem Feinde standen, holte ich nach Osten aus. Dann ging ich wieder auf Südkurs. Während der Nacht war Steuerbord querab von uns zeitweise verstummendes Geschützfeuer zu beobachten."

So handelte ein Flottillenführer, dem — wie Jellicoe sagt — die Stellung hinter dem Gros mit der Absicht zugewiesen war, ihn zum Angriff auf den Feind zu bringen. Stirling führte seine 12. Flottille zum Angriff auf den Feind. Wintours Kommandanten in der 4. Flottille kämpften bis zum Ende, als sie mit dem Feind zusammentrafen. Farie verließ eiligst den Schauplatz des Kampfes, bevor ein einziger Schuß eins von seinen zehn Booten getroffen hatte.

Das war noch nicht das Schlimmste. Wir wollen hier den britischen Bericht anführen, der beschreibt, wie Farie — nach seinen eigenen Worten — nach Osten ausholte: „Champion", Führerschiff der 13. Flottille, änderte dann Kurs auf Ost und ging ohne Signal auf hohe Fahrt, von ihrer Flottille gelang es nur „Obdurate" und „Moresby" mit ihr Fühlung zu halten." Es war 11.37 Uhr, als „Champion"

Kurs auf Ost (77°) änderte (Plan 52—J). Hiermit noch nicht zufrieden, änderte Farie um 11.52 Uhr nochmals Kurs auf etwa 37°. Um 12.05 Uhr endlich ging er wieder auf Südkurs (167°). Er hatte zwischen sich und die Deutschen einen Abstand von 11 Seemeilen gelegt. Sein beschleunigter Rückzug hatte noch andere nachteilige Folgen, auf die wir später zurückkommen werden.

Die 9. und 10. Flottille, die nahebei auf der anderen Seite der 13. standen, beobachteten gleichfalls deutlich das Gefecht um 11.30 Uhr, einige Schüsse schlugen in ihrer Nähe ein. Korvettenkapitän Goldsmith sagt: „Eine Linie von großen Schiffen, die wir für unsere eigenen hielten, eröffnete Feuer auf uns.“ Auch „Landrail“ hielt die feuernden Schiffe für die eigenen. „Liberty“ machte genau vier große Schiffe im Abstand von etwa 3600 Meter aus. „Scheinwerfer wurden auf die Flottille gerichtet und es folgte ein heftiges Feuer.“ Um 11.40 Uhr wurde beobachtet, wie „Champion“ ostwärts verschwand, und „Lydiard“ 4 Strich vom Feinde ab auf Südost (122°) drehte. Um diese Zeit trat ein merkwürdiger Zwischenfall ein. Goldsmith erhielt, ohne es zu merken, einen frischen Kräftezuwachs durch zwei Boote. „Unity“ hatte die Fühlung mit der 4. Flottille verloren und schloß hinter „Laurel“ an, dem Schlußboot der 9. und 10. Flottille (Plan 52—H). Hinter „Unity“ hängte sich „Nerissa“ an, die abgedreht hatte, um „Moresby“ hinter „Obdurate“ und „Champion“ zu folgen. So wurde Goldsmiths Linie von fünf Booten, ohne daß es zu seiner Kenntnis gelangte, um ein Boot von der 4. und eins von der 13. Flottille verstärkt. „Lydiard“ hatte etwa um 12.15 Uhr östlich von „Westfalen“ einen Abstand von 5 Meilen gewonnen und war aus der Entfernung Zeuge der verschiedenen Angriffe der 4. Flottille und der Vernichtung von „Black Prince“.

Um diese Zeit muß sich Goldsmith zweifellos darüber klar geworden sein, daß die von ihm gesichteten großen Schiffe deutsche Linienschiffe waren. Wie konnte er glauben, daß sich britische Schiffe in fünf getrennten Kampfhandlungen, die sich auf einen Zeitraum von 50 Minuten erstreckten, gegenseitig bekämpften? Wenn also „Lydiard“ um 12.10 Uhr nach der Kursänderung auf 225° den Weg des Feindes geradeswegs kreuzte, so müssen die Zerstörerkommandanten geglaubt haben, daß nun endlich ein Massenangriff auf die deutschen Linienschiffe folgen sollte. Aber nein! Goldsmith hatte nur den einen Gedanken, „auf die andere Seite der großen Schiffe zu kommen, die

noch heftig auf uns schossen.“ War das die Art, wie britische Flottillenchefs eine geradezu vom Himmel gebotene Chance ausnutzten? Dem sei, wie ihm wolle, Goldsmith wollte eben nicht angreifen. Zufall, Glück, Vorsehung, oder wie man es sonst nennen mag, mußten erst das Kommando der 9., 10. und 13. Flottille übernehmen, wenn ihre Boote zum Angriff kommen sollten. Wie eine Abteilung von britischen Zerstörern ganz gegen den Willen und ohne Kenntnis ihres Führers einen vollendeten Angriff ausführte, lediglich auf Geheiß der Vorsehung, abgesehen vom Schießen der Torpedos — weil die Vorsehung das nicht konnte —, werden wir nachher schildern.

Die 12. Flottille stand um 11.30 Uhr abends genau östlich von der 9. und 10. Flottille. Sie bestand aus fünfzehn der neuesten Boote. Was aber wichtiger ist: die Flottille hatte einen Führer, wie er sein soll, den Kapitän z. S. A. J. B. Stirling. Die Besatzungen dieser Boote sahen deutlich den Kampf der 4. Flottille um 11.30 Uhr, die Flottille blieb auf ihrem Kurs bis 11.45 Uhr, als sie beobachtete, wie „Champion“ und ein paar Zerstörer genau recht voraus mit hoher Fahrt nach Osten liefen. Hätte Stirling gewußt, daß dem Leichten Kreuzer nur zwei Zerstörer folgten, dann hätte er hinter ihnen seinen Kurs durchhalten oder ein wenig nach Steuerbord abhalten können. Aber er nahm natürlich an, daß hinter „Champion“ etwa zehn Zerstörer folgten. Um Zusammenstoß und Unordnung zu vermeiden, drehte er hart nach Osten (77°) ab, um mit „Champion“ auf gleichen Kurs zu kommen. Er ging mit der Fahrt auf 15 Meilen herunter, um sie vorbeizulassen.

Gerade als „Faulknor“, das Führerboot der 12. Flottille, Kurs geändert hatte, erschienen plötzlich an Steuerbord, seitlich vom Schluß der Zerstörerlinie, zwei fremde Kreuzer, die Feuer eröffneten. Es waren „Frankfurt“ und „Pillau“, die mit der Zerstörerlinie stark konvergierende Kurse liefen (Plan 52—M). „Menace“ und „Nonsuch“ mußten zur Vermeidung eines Zusammenstoßes hart Ruder legen. Letztere drehte mit 33 Meilen Fahrt nach Osten ab und verlor die Fühlung mit der Flottille. Bevor sie einen Torpedoschuß abgeben konnte, waren die Kreuzer in der Dunkelheit verschwunden.

Um 11.50 Uhr, wenige Minuten nach dem Abdrehen auf Ostkurs, signalisierte Stirling an Hawksley mit Klapplaterne: „1. Linienschiffgeschwader steht fünf Meilen in Süd. Soll ich Ihnen folgen oder hinter der Flotte Süd steuern?“ Hierbei hatte Stirling die

„Champion" scheinbar für „Castor" gehalten. Wenn auch das Signal mit Klapplaterne gegeben wurde, deren Licht nur in einem kleinen Sektor sichtbar war, so war die erste Mitteilung darin doch gefährlich, da die Deutschen sie hätten auffangen können. Die Folgen wären wahrscheinlich nicht gerade günstig gewesen.

Um 12 Uhr wurde beobachtet, daß „Champion" der „Faulknor" näher kam, und Stirling wurde gezwungen auf nordöstlichen Kurs zu gehen. Um 12.05 Uhr nahm „Champion" wieder Südkurs (167°) auf, gleichzeitig signalisierte Stirling Kurs OSO (100°) und passierte hinter der „Champion" (Plan 54—B). Dem britischen Bericht zufolge wurde die Kursänderung erst um 12.15 Uhr ausgeführt. Um diese Zeit erhielt Stirling von Hawksley Antwort: „Bleiben Sie mit der Flotte in Fühlung." Stirling berichtet, daß er um 12.15 Uhr mit 17 Meilen wieder auf Südkurs (167°) ging. Der britische Bericht stellt fest, daß das um 12.20 Uhr war. Unsere Pläne stützen sich indessen auf den dienstlichen Bericht von Kapitän Stirling und auf das Signaljournal, und nicht auf den britischen Bericht.

Um 12.16 Uhr bemerkte „Faulknor", daß zwei feindliche Kreuzer voraus Feuer eröffneten, und daß die Flottille sich auseinanderzog, um ihnen aus dem Wege zu gehen. Nach der Karte Nr. 36 von Groos standen „Stettin" und „München" um 12.16 Uhr der 12. Flottille am nächsten. Deshalb haben wir angenommen, daß sie die beobachteten beiden Kreuzer waren (Plan 54—H). Die fremden Schiffe mögen aber auch „Frankfurt" und „Pillau" gewesen sein oder gar „Champion" mit ihren beiden Zerstörern.

Daß die 12. Flottille um diese Zeit von „Champion" so weit von der Hochseeflotte abgedrängt wurde, war für die Briten höchst nachteilig. Nach unserer Ansicht war dies die unglücklichste Folge von Kapitän Faries beschleunigtem Rückzug vom Feinde; denn Stirling war ein Führer, der wirklich darauf aus war, anzugreifen, und der nicht erst einen Befehl dazu brauchte. Hätte er, wie es sicher seine Absicht war, mit der ganzen Kraft seiner leistungsfähigen Flottille auf die deutsche Linie von Backbord vorn einen wohl erwogenen Angriff ausgeführt und die Angriffe von Mitternacht an wiederholt, bis seine Flottille das letzte hergegeben hatte, dann hätte das wahrscheinlich einen entscheidenden Erfolg gezeitigt. Wenn wir daran denken, was er mit nur einem Teil seiner Flottille nach Tagesanbruch vollbracht hat, so ist es durchaus möglich, daß ein so entschlossener Führer mehrere

Großkampfschiffe zum Krüppel geschossen und Scheer durch energischen Angriff nach Westen abgedrängt hätte. Die britische Flotte verlor durch Faries Verhalten eine vortreffliche Gelegenheit für einen wichtigen und vielleicht entscheidenden Erfolg. Als Farie dem Kampf aus dem Wege ging, hinderte er auch noch den einzigen britischen Flottillenchef, der den Kampf wirklich suchte, an einem Angriff, der möglicherweise die Entscheidung herbeigeführt hätte.

Wir müssen uns nun auf die Brücke von „Friedrich der Große" versetzen und sehen, welche Nachrichten Scheer während der um 12.30 Uhr endigenden ereignisreichen Stunde erhielt. Er beobachtete die verschiedenen Angriffe der 4. Flottille und konnte sehen, welche Wirkung das Feuer seiner Linienschiffe hatte. Bald kam aber auch Meldung über Beschädigungen seiner Schiffe. Um 11.52 Uhr meldete „S 32", daß es im Quadrat 070 außer Gefecht gesetzt lag. Das war ein Quadrat weiter südlich als sein wahrer Standort. Die Quadrate sind im Plan 49 verzeichnet. Drei Minuten später kam eine um 11.05 Uhr von „G 40" abgegebene betrübende Meldung: „‚Lützow' kann nur noch langsame Fahrt laufen. Navigatorische Hilfsmittel fehlen. Position in Quadrat 016. Kurs Süd (167°). Artilleristische Kampfkraft auf ein Drittel herabgesetzt." Die Ortsangabe stimmte bei einem Vergleich mit der letzten bis dahin gemeldeten nicht. „Lützow" hätte danach 13 Meilen zurückgelegt in den 35 Minuten, die seit 10.30 Uhr verflossen waren, als „G 40" das Quadrat 018 als ihren Standort gemeldet hatte. In Wirklichkeit stand „Lützow" im nördlichen Teil von Quadrat 011.

Bald nach dieser Meldung erhielt Scheer von „Frankfurt" eine weitere Meldung, von der jedoch infolge Störung durch die Briten nur ein Teil durchkam. „Frankfurt" meldete vier britische Schlachtkreuzer auf Kurs SSO (145°) in Quadrat 093. Eine Zeitangabe fehlte. Dies Quadrat lag etwa 26 Meilen direkt voraus von „Westfalen". Offenbar war ein schwerer Irrtum unterlaufen. Möglich wäre es, daß das Quadrat 073 gemeint war. Die deutschen Berichte geben keine Erklärung zu Boedickers Meldung. Vielleicht hatte er die 12. Flottille für größere Schiffe gehalten. Auch kann er, ebenso wie „Seydlitz", um diese Zeit Fühlung mit der 6. britischen Division gehabt haben.

Eigenartig war es, daß von „Seydlitz" um 12.08 Uhr eine ähnliche Meldung eintraf, nur daß diese als Kurs des Feindes Süd

(167°) angab. Scheinbar hat „Seydlitz" um 11.45 Uhr drei oder vier Schiffe im Abstand von etwa 1450 Meter gesichtet (Plan 49—T und 52—L). Das deutsche Schiff war nicht in der Lage, sich noch in irgendwelchen Kampf einzulassen. Deshalb zeigte es das britische Erkennungssignal und drehte nach Norden ab. Wahrscheinlich war es die britische 6. Division, auf die es gestoßen war. An diese Division hatte sich der Leichte Kreuzer „Fearleß" angehängt. Nach deren Bericht wurde kurz nach Mitternacht ein deutsches Schlachtschiff gesichtet, das an Steuerbordseite auf nördlichem Kurse passierte. Er lautete:

„Da das Schiff durch die vornstehenden Schiffe nicht angegriffen wurde, kam es nicht zum Gefecht, zumal es auch für einen Torpedoschuß zu spät war, als das Schiff erkannt wurde. Sein Kurs führte gerade auf die hintenstehenden Zerstörer."

Admiral Burney berichtet über den Zwischenfall wie folgt:

„Um Mitternacht wurde voraus von ‚Marlborough' Rauch beobachtet. Er zog von Steuerbord nach Backbord und wieder zurück von Backbord nach Steuerbord und passierte dann an Steuerbordseite. Es schien ein großes Schiff zu sein und wurde von „Revenge" angerufen. Als Antwort kamen zwei Buchstaben, allerdings nicht das richtige Erkennungssignal. Das Schiff verschwand dann. „Revenge" berichtet, daß der Befehl zur Feuereröffnung tatsächlich gegeben, aber dann widerrufen wurde."

Wieder einmal hatten die Briten eine unschätzbare Gelegenheit verpaßt. Es ist richtig, daß Burney gute Gründe dafür anführen konnte, daß er nicht Feuer eröffnen ließ. Es wäre unklug gewesen, dem Feinde die Stellung seiner Division preiszugeben, da sie vom Gros abgekommen war. Auch war „Marlborough" havariert. Aber hier stand die Versenkung eines deutschen Großkampfschiffes, das gleichfalls von seinem Gros getrennt und wahrscheinlich gefechtsunfähig war, in sicherer Aussicht. Jellicoes defensive Haltung hatte sicher seine ganze Flotte angesteckt. Niemals hatte eine Flotte die Gedankengänge ihres obersten Führers besser in sich aufgenommen.

Nachdem „Seydlitz" einige Minuten nordwärts gelaufen war, stieß sie um Mitternacht auf drei britische Zerstörer (Plan 52—N). Es waren wahrscheinlich „Broke" „Sparrowhawk" und „Contest". Der Schlachtkreuzer schor nach Steuerbord aus und nahm um 12.12 Uhr mit 21 Meilen wieder seinen Kurs nach Horns Riff auf. Er

beobachtete im Westen häufiges Geschützfeuer, hatte selbst aber weiter keine Gefechtsberührung. Die Meldungen von Admiral Boedicker und „Seydlitz" erreichten die deutschen Torpedoboote nicht. Das war schade; denn die Angaben über ihren Standort hätten ihnen einen guten Anhalt gegeben, wo sie zu suchen hatten.

Um 12.09 Uhr kam eine weitere Meldung über einen Ausfall. Eine F.T.-Meldung von „König" besagte: „Rostock außer Gefecht." Kurz danach kam eine Meldung direkt von Kommodore Michelsen. Er berichtete, daß sein Flaggschiff in Quadrat 055 von einem Torpedo getroffen wurde. Dabei schätzte er sehr optimistisch, daß er noch 17 Meilen würde laufen können. Nun kam Meldung, daß um 11.55 Uhr „L 22" zur Aufklärung auf Kurs NzW aufgestiegen sei. Um 12.10 Uhr meldete „S 9" von der V. Flottille feindliche Kreuzer in Quadrat 069 mit Kurs Süd. Bald danach fügte das Boot hinzu, daß die Kreuzer in Richtung Süd aus Sicht gekommen waren. Die gemeldete Position lag etwa acht Meilen südlich der Spitze der Flottenlinie. In Wirklichkeit war es genau das Quadrat, in dem zu dieser Zeit das feindliche Gros stand. Um 12.18 Uhr meldete die II. Flottille, daß sie den Rückweg durch das Skagerrak angetreten hätte.

Um zu zeigen, wie das zustande kam, müssen wir von der ergebnislosen Nachtaufklärung der abgekämpften deutschen Torpedobootflottillen berichten. Ihnen waren für das Suchen wie für Angriffe folgende Sektoren zugewiesen:

ONO bis OSO — II. Flottille (10 Boote),
OSO bis SO — XII. Halbflottille (2 Boote),
SO bis SzO — VII. Flottille (9 Boote),
SzO bis SSW — V. Flottille (11 Boote),
SSW bis SW — IX. Flottille oder XVIII. Halbflottille (5 Boote).

Wir erinnern daran, daß die II. Flottille und die XII. Halbflottille etwa um 9 Uhr vom 2. Leichten Kreuzergeschwader abgedrängt waren. Das beschädigte Torpedoboot „S 50" von der XII. Halbflottille hatte wieder Anschluß an „Regensburg" gefunden, während „V 69" und „V 46" wieder zur II. Flottille stießen. Nach Dunkelwerden hatten die Flottillen das Suchen in den ihnen zugewiesenen Sektoren wieder aufgenommen. Natürlich war es vergeblich. Wenn sie beim ersten Versuch das britische Gros nicht finden konnten, dann war es aussichtslos, dasselbe Gebiet noch einmal abzusuchen, zumal der

Feind in der Zwischenzeit einen langen Weg zurückgelegt haben mußte. Die II. Flottille suchte weit hinter den britischen Streitkräften und sichtete nichts. Darauf benutzte ihr Chef die von Heinrich und Michelsen gegebene Vollmacht, durch das Skagerrak zurückzukehren. In unseren Augen war letzteres von allen Fehlern der deutschen Befehlshaber der am wenigsten entschuldbare. Es kann nicht nachdrücklich genug betont werden, daß die starke Flottille von zehn sehr großen Torpedobooten mit fast 60 Torpedos bei einem Nachtgefecht von keinem Gegner etwas zu fürchten gehabt hätte. Ihre hohe Geschwindigkeit machte sie für nächtliches Suchen und für Nachtangriffe ganz besonders geeignet. Auch hätte sie in den Morgenstunden leicht wieder zur Hochseeflotte bei Horns Riff stoßen können. Hätte Jellicoe zu dieser Zeit einen Angriff auf die Hochseeflotte erzwungen, dann wäre das Fehlen der II. Flottille sehr fühlbar gewesen. Wir können für diesen Fehler nicht die geringste Entschuldigung anführen bzw. finden. Die Verantwortung trifft Michelsen, Heinrich und Schuur, die drei ältesten Torpedobootbefehlshaber. „V 69" und „V 46" beobachteten aus großer Entfernung das Gefecht der IV. Aufklärungsgruppe mit dem 2. Leichten Kreuzergeschwader, das sich etwa 10.30 Uhr abends abspielte. Die Boote kamen nicht in Berührung mit feindlichen Schiffen.

Wir erwähnten bereits, daß die VII. Flottille mehrere Gefechtsberührungen mit der britischen 4. Flottille hatte. Nachdem Korvettenkapitän von Koch seine Flottille vom Feinde losgelöst hatte, war er auf Kurs SSO½O (140°) gegangen. Um 11.55 Uhr detachierte er die XIV. Halbflottille mit dem Auftrage, auf Kurs SOzO (112°) mit 16 Meilen Fahrt ihren Sektor nochmals gründlich abzusuchen. Von Mitternacht an waren mehrfache Gefechte zwischen deutschen Schiffen und britischen Zerstörern zu beobachten. v. Koch hat unseres Erachtens richtig gehandelt, daß er sich an diesen Gefechten nicht beteiligte.

Die V. Flottille wurde, wie bereits erwähnt, auf ihrem Vormarsch sehr behindert, weil sie mehrfach durch die deutsche Linie durchbrechen mußte. Erst um 11 Uhr abends teilte Korvettenkapitän Heinecke seine elf Boote in vier Gruppen, die mit Generalkurs S½W (173°) suchen sollten. Da die Boote rauchlos nicht über 18 Meilen laufen konnten, und da ihr Kurs und derjenige der britischen Flotte um 6° divergierten, war es klar, daß sie wenig oder gar keine Aussicht hatten, mit den britischen Linienschiffen in Fühlung zu kommen. Irr-

tümer in der Navigation und in der Signalübermittlung vermehrten noch die Schwierigkeiten. Auch machte der Befehl, um 2 Uhr nachts bei Horns Riff zur Flotte zu stoßen, weiterem Suchen ein Ende. Deshalb drehten schon etwa 11.30 Uhr die beiden westlichen Gruppen der V. Flottille, bestehend aus „V 2", „V 4", „V 6", „G 9" und „G 10" zurück auf Kurs SO (122°), um nicht zu weit vom befohlenen Rendezvous abzukommen. Die sechs östlich stehenden Boote müssen ziemlich nahe Steuerbord querab von „Westfalen" gewesen sein, denn um 11.35 Uhr lief ein offenbar von der 4. britischen Flottille geschossener Torpedo unter „G 11" durch. Um 12.09 Uhr nachts sichteten „G 9" und „G 10" Backbord voraus einen Leichten Kreuzer und meldeten es kurz danach an Scheer. Es kann „Rostock", „Hamburg" oder „Stuttgart" gewesen sein. Es mag aber auch einer von den Leichten britischen Kreuzern gewesen sein, die mit dem britischen Gros marschierten. Es ist bedauerlich, daß die Boote nicht sofort die Zugehörigkeit des Schiffes durch Erkennungssignal feststellten. Um 12.30 Uhr nachts erhielten „G 9" und „G 10" Feuer von ihren eigenen Linienschiffen. Um 12.40 Uhr sichteten sie die IX. Flottille. Dieser unter Befehl von Korvettenkapitän Tillessen stehende Verband von fünf Booten hatte auf Kurs SWzS gesucht, aber um Mitternacht Kurs auf Horns Riff genommen. So hatten alle deutschen Flottillen infolge einer Reihe von ungünstigen Umständen ihre Ziele, die britischen Linienschiffgeschwader, gänzlich verfehlt.

Ungeachtet der zahlreichen Zusammenstöße zwischen den Zerstörern der 4. Flottille und den deutschen Linienschiffen gelangte keine bestimmte Meldung über die Hochseeflotte und ihren Standort an Jellicoe. Es erscheint einfach unglaublich, daß kein Zerstörer die Anwesenheit der Hochseeflotte an Jellicoe gemeldet hat. Einer solchen Meldung am nächsten kam noch die F.T.-Meldung von „Ambuscade" an „Tipperary" um 11.42 Uhr: „Habe zwei Torpedos geschossen und eine Detonation gehört." Diese Meldung wurde von „Indomitable" aufgefangen und durch Signal an Beatty weitergegeben. Offenbar hat sie Jellicoe nicht erreicht.

Das andauernde Geschützfeuer hinter der britischen Flotte wurde von vielen, wenn nicht von allen ihren Linienschiffen beobachtet. Die Schiffe der 6. Division geben darüber zutreffende Darstellungen. Das 5. Linienschiffgeschwader konnte die Vorgänge besonders deutlich beobachten. Die „Malaya", das letzte Schiff, beobachtete einen Kampf,

„der scheinbar ein Angriff unserer Zerstörer gegen große feindliche Schiffe war, die denselben Weg wie wir steuerten, und von denen zwei ihre Scheinwerfer leuchten ließen ... Das Führerschiff des Feindes, das im Schein einer Explosion sichtbar war, hatte zwei Masten, zwei Schornsteine und einen in die Augen fallenden Kran (offensichtlich war es die ‚Westfalen'-Klasse)."

Ein Turmoffizier von der „Malaya" beschreibt seine „sehr lebhaften Eindrücke" von diesem Gefecht und sagt, daß die von den Deutschen auf die britischen Zerstörer gefeuerten Geschosse rund um sein Schiff einschlugen. Auch „Valiant" gibt von dem Gefecht eine sehr eingehende und treffende Schilderung, hielt die deutschen Linienschiffe aber für Kreuzer. Ferner beobachtete „Birmingham", die Steuerbord achteraus von „Malaya" stand, das Gefecht deutlich. Sie „sah zwei oder mehr große feindliche Schiffe ihre Scheinwerfer anstellen und auf mehrere unserer Zerstörer Feuer eröffnen". Sie hielt die Schiffe für Schlachtkreuzer und sandte eine ausgezeichnete Meldung an Jellicoe und Beatty: „Dringend. Mit Vorrang vor anderen Meldungen. Schlachtkreuzer, Anzahl unbekannt, wahrscheinlich feindliche, in NO (32°) in Sicht mit Kurs S (167°)." Leider fügte „Birmingham" eine Ortsangabe hinzu (Plan 49—P), die von der tatsächlichen Position genau um 25 Meilen nach Norden abwich (Plan 49—Q).

Man sollte annehmen, daß diese Meldung, wenn sie auch ungenau war, Jellicoe gereizt hätte, etwas zu unternehmen. Nichts hätte nähergelegen, als „Birmingham" aufzufordern, die Angabe über ihren Standort zu berichtigen oder ihre Stellung zu den Linienschiffgeschwadern anzugeben. Auch hätte er durch Funkentelegrafie seine Flottillenchefs zur Meldung auffordern können, ob sie Begegnungen mit deutschen Schlachtschiffen hatten. Aber es besteht kein Grund zu der Annahme, daß Jellicoe, selbst bei Kenntnis des Standorts der Hochseeflotte, anders gehandelt hätte, als er in Wirklichkeit tat. Er hat mit allem Nachdruck betont, daß er bei Nacht nicht kämpfen würde. Deshalb würde er bis 2.30 Uhr nachts keine Annäherung an den Feind gesucht haben. Als es soweit war, entdeckte er, wie wir bald sehen werden, einen anderen Grund dafür, daß er auch am Tage nicht kämpfen könnte. Ob wohl der britische Oberbefehlshaber jemals auf den Gedanken gekommen ist, daß es auch für den deutschen Admiral, dessen Flotte nur halb so stark war wie die britische, Gründe gegeben haben mag, einem Kampf aus dem Wege zu gehen?

XXI.

Die 12. englische Zerstörer-Flottille greift an

12.30 Uhr nachts bis zum Schluß der Schlacht

Wir haben die Kursänderung der „Lydiard" auf Südwest um 12.10 Uhr nachts erwähnt. Goldsmith wollte mit diesem Manöver westlich der deutschen Linie gelangen, ohne jedoch dabei einen Angriff anzustreben. Hätte er in seiner Formation lediglich die fünf Zerstörer der 9. und 10. Flottille gehabt, wäre ihm das auch gelungen, so jämmerlich es war. Es hatten sich aber, ohne daß er es wußte, Boote der 4. und 13. Flottille angeschlossen, so daß er nun 12 Boote hinter sich hatte. Dadurch kamen seine letzten Boote beim Kreuzen des Kurses des deutschen Gros mit letzterem in Berührung, und zwar in so günstiger Position, daß sie es von beiden Seiten mit Torpedos angreifen konnten (Plan 49—X). Die vier letzten Zerstörer waren „Narborough", „Pelican", „Petard" und „Turbulent" (Plan 54—M). Um 12.30 Uhr nachts passierten sie die feindliche Spitze rechtwinklig dicht vor „Westfalen". An deren Steuerbordseite waren „Narborough" und „Pelican", während „Petard" und „Turbulent" an Backbord standen. „Petard" berichtet, daß, als „Westfalen" Erkennungssignal zeigte, ihr Abstand nicht über 500 Yards (450 Meter) betrug. Sie erkannte jetzt, daß es sich um eine Division von deutschen Linienschiffen handelte.

„Westfalen" erfaßte die kritische Situation auf der Stelle und handelte ebenso schnell entschlossen wie geistesgegenwärtig. Sie beleuchtete „Pelican", schwenkte den Scheinwerfer aber, bevor Feuer eröffnet wurde, auf „Petard". Dieser war es früher als einzigem von allen 13 britischen Zerstörern geglückt, alle ihre Torpedos zu verschießen. Sie drehte daher, um eine Kollision zu vermeiden, mit äußerster Kraft etwas nach Backbord. Sie kreuzte den Bug der „Westfalen" auf etwa 200 Yards (180 Meter) Abstand, benutzte die Gelegenheit aber

nicht, um auf die Brücke der letzteren zu feuern. Dem Einwand, daß das Ziel für die Bedienung der 10,2-cm-Geschütze zu schnell auswanderte, kann man nur entgegenhalten, daß doch auch die 15-cm-Geschütze der „Westfalen" dem Ziel folgen konnten. Denn sobald die Steuerbordbatterie des Linienschiffes zum Tragen kam, feuerte es mehrere Salven und erzielte mit 19 Schuß sechs Treffer. Die Treffer hatten zwar einen Personalausfall von 15 Mann zur Folge, richteten aber sonst keinen schweren Schaden an, so daß sich „Petard" mit hoher Geschwindigkeit in Sicherheit bringen konnte. Für denjenigen, der den Verlauf dieser Kampfhandlung genau verfolgt, wird es interessant sein, sich auszumalen, was passiert wäre, wenn beide Schiffe, „Petard" und „Westfalen" 50-Kaliber lange Maschinenkanonen gehabt hätten.

Als „Turbulent" zuerst entdeckt wurde, stand sie gut frei vom Backbordbug der „Westfalen", gerade in richtiger Stellung für einen Torpedoangriff. Ihre Torpedos hätten in der Tat nicht vorbeigehen können. Man weiß nicht, ob ihre Steuerbordrohre geladen waren, da sie schon den Angriff um 4.30 Uhr nachmittags mitgemacht hatte. Wenn es zutrifft, wurden sie offensichtlich nicht abgeschossen, bevor „Westfalen" mit der Backbordbatterie ein vernichtendes Feuer eröffnete. Die Deutschen sahen, wie ihre erste Salve auf „Turbulent" das achtere Geschütz mit der gesamten Bedienungsmannschaft wegfegte. Um nicht gerammt zu werden, drehte der Zerstörer nach links und lief mit „Westfalen" auf parallelem Kurs. Letztere drehte einen Strich nach Steuerbord, um ihre Backbordbatterie im Feuer zu halten. Nachdem in wenigen Minuten 34 15-cm- und 8,8-cm-Schuß gefeuert waren, explodierten auf „Turbulent" die Kessel. Sie sank mit der ganzen Besatzung. Das war etwa um 12.32 Uhr nachts (Plan 54—N).

Wie nutzten nun inzwischen „Narborough" und „Pelican" ihre ideale Angriffschance aus? Wie erinnerlich, hatten sie in dem Kampf, der sich um 4.30 Uhr nachmittags abspielte, unterlassen, zum Angriff vorzugehen und hierfür die sehr merkwürdige Entschuldigung vorgebracht, eigene Boote seien ihnen im Wege gewesen. Peinlich ist für die beiden Boote, daß bei der jetzt in Rede stehenden Gelegenheit keine ähnliche Entschuldigung möglich ist und sich über ihr Verhalten bei dieser sogar noch mehr streiten läßt als bei der früheren. „Pelican" macht die erstaunliche Feststellung, daß „die Stellung für einen

Angriff ungünstig war". Das Gegenteil ist richtig; denn es bedurfte nur einer einfachen Rechtsschwenkung, um in die richtige Schußstellung zu kommen, zumal „Pelican" sich den deutschen Scheinwerfern so schnell entzogen hatte. „Narborough" behauptet, bei Beginn des Gefechts einen Abstand von 1000 Yards (900 Meter) gehabt zu haben. Ihr Bericht beschreibt genau, wie „Petard" havariert wurde, ebenso das Sinken der „Turbulent". Er erklärt ferner: „Das feindliche Schiff kam plötzlich in seinem eigenen starken Rauch aus Sicht." In Wirklichkeit war der Rauch ein vorzügliches Mittel, um „Narborough" das Fühlunghalten an den feindlichen Streitkräften zu erleichtern, und außerdem ein guter Schutz, unter dem sie zum Torpedoangriff hätte anlaufen können. Für das Versagen von „Pelican" und „Narborough" gibt es unserer Ansicht nach keinerlei Entschuldigung.

„Nicator", der Vordermann von „Narborough", beobachtete den ganzen Angriff, aber ihr Kommandant, der sich in dem Kampf um 4.30 Uhr nachmittags so glänzend bewährt hatte, tat nichts. Ein Offizier seines Bootes beschreibt, wie er „für einen Augenblick die Silhouetten von drei oder vier großen, anscheinend deutschen Schiffen sah". „Nicator" hatte um 5 Uhr nachmittags nur einen Torpedo übrigbehalten, hatte aber jetzt vermutlich ihren Reservetorpedo geladen und demnach zwei Torpedos schußbereit. Korvettenkapitän Goldsmith merkte erst um 6 Uhr morgens, daß Boote von anderen Flottillen bei ihm waren. Die ganze Episode ist ein hervorstechendes Beispiel für kraftlose Führung und passives Verhalten.

General Jan Hamilton schreibt: „Die gefährlichste Irrlehre im Kriege, in erster Linie bei uns, war die, daß Schlachten ohne schwere Verluste an Menschen oder Schiffen gewonnen werden können."

Die Hochseeflotte behielt ihren Kurs bei. Sie hatte die Boote der tapferen 4. Flottille in alle Winde verstreut, lahm geschossen oder vernichtet. Die 11., 13., 9. und 10. Flottille hatten nicht einmal versucht, ihren Vormarsch aufzuhalten. Nur die nach Osten abgedrängte 12. Flottille sowie „Champion", „Obdurate" und „Moresby" von der 13. Flottille waren noch mit konvergierendem Kurs in der Annäherung an die Hochseeflotte begriffen. Es war aber fraglich, ob diese Flottillen noch vor Hellwerden zum Angriff auf sie kommen konnten. Um den Preis von zwei schwer havarierten kleinen Kreuzern hatten sich die deutschen Linienschiffe den Weg mitten durch

die Massen der britischen Zerstörer erzwungen, von denen fünf versenkt und fünf weitere schwer havariert wurden. Das war eine glänzende Waffentat der Deutschen. Höchstes Lob verdienen die Kommandanten, welche in der deutschen Linie führten, und ganz besonders Kapitän z. S. Redlich von der „Westfalen", der sich der hohen auf ihm lastenden Verantwortung in vollstem Maße gewachsen zeigte.

Die beiden Flotten ließen eine große Zahl havarierter Schiffe hinter sich, die sich, so gut es ging, selbst zu helfen suchten. Wir wollen kurz erwähnen, wie es ihnen erging, während die gegnerischen Flotten ihren Marsch fortsetzten, ohne daß sich in den nächsten anderthalb Stunden etwas Besonderes ereignete. Auf britischer Seite waren in den Kämpfen am Tage folgende Schiffe außer Gefecht gesetzt worden: „Warspite", „Marlborough", „Warrior", „Onslow", „Defender", „Acasta" und „Moorsom". Nach den Nachtgefechten kamen hinzu: „Southampton", „Dublin", „Broke", „Sparrowhawk", „Contest", „Porpoise", „Tipperary" und „Spitfire".

„Warspite" hatte um 8.30 Uhr mit 16 Meilen westlichen Kurs auf Rosyth aufgenommen. Eine höhere Geschwindigkeit konnte sie nicht halten. „Marlborough" konnte seit ihrem Torpedotreffer um 6.54 Uhr nachmittags eine Geschwindigkeit von 15,8 Meilen durchhalten, aber der Zustand des vorderen Heizraumschotts wurde immer bedenklicher, so daß man auf weitere Fahrtverminderung gefaßt sein mußte. Sie stand bereits sechs Meilen achterlich von der 5. Division. „Warrior", die, mit beiden Maschinen außer Betrieb, vollkommen hilflos trieb, ließ sich um 8 Uhr abends von „Engadine" in Schlepp nehmen. Um 8.40 Uhr war das gelungen; ihr gegißtes Besteck war zu dieser Zeit 57° 10′ Nord und 5° 42′ Ost. „Engadine" schleppte mit 10 Meilen, was für die erste Stunde schätzungsweise 8,2 Meilen Fahrt ergab. Bei nordwestlichem Winde kam stärkerer Seegang auf. Die Fahrt durchs Wasser mußte allmählich auf 6 Meilen herabgesetzt werden. Aber noch immer bestand Hoffnung, „Warrior" zu retten.

„Onslow" war seit 7.15 Uhr nachmittags mit 12 Meilen von „Defender" geschleppt worden. Infolge aufkommender See brach um 1 Uhr nachts die Schlepptroß. Beide Zerstörer nahmen gemeinsam Kurs auf Aberdeen. „Acasta" trieb bewegungsunfähig auf dem Schlachtfeld. Im Südwesten hatte sie ein brennendes Schiff, die „Wiesbaden", in Sicht. „Southampton" folgte der britischen

Flotte am Schluß. „Dublin" versuchte dasselbe. Da ihr Kompaß durch Geschütztreffer außer Funktion gesetzt war, blieb sie anscheinend hinter dem Schluß der britischen Linie zurück. „Tipperary" blieb allmählich sinkend hilflos zurück. Der Brand hinderte das Betreten ihres Vorschiffs. Die Besatzung traf Anstalten zum Verlassen des Schiffes auf zwei kleinen „Carley"-Flößen. „Sparrowhawk" konnte weder dampfen noch Ruder legen, war aber nicht in Gefahr zu sinken. Die Versuche, das klemmende Ruder freizubekommen, mißlangen. „Broke", die außerordentliche Verluste an Personal hatte, sonst aber in guter Verfassung war, steuerte nördlichen Kurs. Ihre F.T.-Anlage war zerstört. „Contest", deren Geschwindigkeit auf 20 Meilen herabgesetzt war, hatte nordöstlichen Kurs aufgenommen. „Porpoise" hatte ihre Havarien zum Teil beseitigen können und nahm mit langsamer Fahrt Kurs auf ihren Heimathafen. „Spitfire", furchtbar zugerichtet, versuchte dasselbe.

Auf deutscher Seite waren „Wiesbaden", „Lützow", „Elbing", „Rostock" und „S 32" außer Gefecht gesetzt. „Wiesbaden" schwamm noch. Doch ergab eine Untersuchung des Schiffes, daß es nicht länger flottgehalten werden konnte. Die wenigen Überlebenden hatten sich für den Fall des Sinkens einige kleine Flöße gebaut. Zuletzt wurde sie um 2 Uhr nachts von „Acasta" gesehen. Bald danach ging sie unter. Von den Überlebenden fand einer nach dem anderen den Tod. Ein einziger, der Oberheizer Zenne, wurde von dem kleinen Dampfer „Willi" aufgefischt, nachdem er 38 Stunden in der stürmischen und eiskalten See getrieben hatte. Welche Energie dieser mutige Seemann aufgebracht hat, um die seelischen und körperlichen Qualen seiner Lage zu überstehen, ist unvorstellbar.

Die Lage, in der „Lützow" sich befand, nahm schnell bedrohliche Formen an. Nach Meldung von „G 40" stand sie etwa 26 Meilen hinter der deutschen Linie. Beiläufig bemerkt, lag Quadrat 010, das „Lützow" um Mitternacht als ihren Standort angegeben hatte, nordwestlich von Quadrat 016, das um 11.05 Uhr als Standort angegeben war, obwohl sie in der Zwischenzeit südöstlichen Kurs gesteuert hatte. Die Geschwindigkeit war auf sieben Meilen heruntergegangen. Das Wasser im Schiff stieg schnell und erreichte schließlich die Dynamos, so daß nur die Stromkreise für die Reservebeleuchtung intakt blieben. Der vordere Turm stand voll Wasser, das auch in die vorderen Heizräume eindrang. Ihr Ende stand offensichtlich nahe bevor.

„Elbing" war vollständig hilflos und nicht imstande zu dampfen. „S 53" lag in ihrer Nähe. „Rostock" ging es besser, aber unglücklicherweise war infolge eines Torpedotreffers ihr Kesselwasser versalzen, so daß sie stoppen mußte. „S 54" schleppte sie mit zehn Seemeilen Fahrt. „S 32" steuerte langsam die dänische Küste an und sichtete dabei um 12.45 Uhr nachts einen kleinen britischen Kreuzer, konnte aber einem Gefecht aus dem Wege gehen. Um 1.45 Uhr hatte das Boot eine kurze Begegnung mit zwei Zerstörern, möglicherweise „Contest" und „Garland".

Wir wollen nun berichten, wie es der Hochseeflotte zwischen 1 und 2 Uhr nachts erging. Um 1 Uhr nachts dampften „Schlesien" und „Schleswig-Holstein" an Backbordseite der deutschen Linie auf, um wieder auf Position im Verbande des II. Geschwaders zu kommen (Plan 55—A). Da sie höchstens 18 Meilen laufen konnten, bedeutete das eine lange Sternjagd (stern chase), die kaum die Mühe lohnte. Um 1.20 Uhr erhielt Heinrich über „S 53" Meldung von „Elbing", daß das Schiff kaum noch schwimmfähig sei. Der Kommandant bat um weitere Befehle. Um 1.41 Uhr gab Scheer „S 53" Befehl, die Besatzung der „Elbing" in Sicherheit zu bringen, deren Kommandant nach eigenem Ermessen handeln sollte. Inzwischen war kurz nach 1 Uhr nachts „S 53" längsseit von „Elbing" gegangen (Plan 54—K). Ihre ganze Besatzung stieg auf den Zerstörer über, mit Ausnahme des Kommandanten, des Ersten Offiziers, des Torpedooffiziers und einiger weniger Mannschaften, die nötig waren, um das Schiff zu sprengen und einen Kutter zu bemannen. Um 1.25 Uhr legte „S 53" ab und steuerte mit hoher Fahrt Horns Riff an. Das Boot hatte 477 Mann an Bord. Dem Kommandanten der „Elbing", Madlung, gelang es mit großer Mühe im Kutter ein Notsegel zu heißen, mit dessen Hilfe er ostwärts zu treiben hoffte, wo möglicherweise Hilfe zu erwarten war. Um 3 Uhr meldete „S 53" an Scheer als Standort Quadrat 086, und daß es die Besatzung der „Elbing" an Bord hätte. Es stand nur wenige Meilen hinter der deutschen Linie und kam schnell auf.

„Tipperary" lag nahe bei „Elbing". Auch sie war dem Untergang geweiht. Es war nicht gelungen, das Feuer zu löschen, das im Vorschiff wütete. Um 1.45 Uhr wurde Befehl zum Verlassen des Schiffes gegeben. Etwa 32 Mann gingen auf ein Carleyfloß, andere

sprangen über Bord und versuchten sich schwimmend zu retten. Das Schiff sank etwa um 2 Uhr nachts.

Gerade als „Tipperary" sank, sichtete nach deutschen Berichten die „Elbing" eine Anzahl feindlicher Zerstörer. Einer von diesen mag „Tipperary" gewesen sein; ein anderer war zweifellos „Sparrowhawk" (Plan 54—J). Madlung gab Befehl zum Versenken der „Elbing". Sprengpatronen wurden anscheinend zur Entzündung gebracht, wonach der Rest der Mannschaft das Schiff verließ und in den Kutter ging. Während des Davonruderns feuerte ein unbekanntes Schiff mehrere Salven auf die sinkende „Elbing". Einige Minuten später stieß der Kutter auf die im eisigen Wasser schwimmende Besatzung der „Tipperary". Der Arzt wurde aufgenommen, leider war für mehr Leute in dem kleinen Boot kein Platz. Madlung ließ Blaulichter abbrennen in der Hoffnung, die Aufmerksamkeit britischer Schiffe auf die Ertrinkenden zu lenken. Etwa 7 Uhr früh traf der Kutter den holländischen Fischdampfer „Ijmuiden" 125, der die „Elbing"-Leute nach Holland brachte. Madlung hatte sich in seiner aufs äußerste bedrängten Lage vorzüglich bewährt.

Inzwischen hatte „Sparrowhawk" die „Elbing" genau ausgemacht und geglaubt, diese als einen Kreuzer mit drei Schornsteinen von der „Mainz"-Klasse feststellen zu können. Das achtere Geschütz war zum Kampf bis zum Ende bemannt, aber plötzlich ging zur großen Erleichterung der wackeren Zerstörerbesatzung das feindliche Schiff über den Bug unter und verschwand in der See.

Das überfüllte Floß mit den Mannschaften der „Tipperary" trieb etwa ein Fuß tief im eisigen Wasser. Von den armen Seeleuten fand einer nach dem anderen den Tod infolge der Kälte. Um sich Mut zu machen, sangen sie: „It's a long way to Tipperary." Was von dieser tapferen Schar übrigblieb, etwa achtzehn Mann, wurde schließlich von „Sparrowhawk" aufgenommen. Das Ausharren in unerschütterlichem Mut angesichts der Qualen eines langsamen und furchtbaren Todes, ist wert in der Geschichte der Marine als vorbildliche Tradition vermerkt zu werden.

Um 1.27 Uhr nachts kam schließlich die wichtige Meldung, über die Berührung der „Moltke" mit dem Feinde. Ein Funkspruch von „G 39", aufgegeben um 1.04 Uhr, meldete, daß der Schlachtkreuzer um 12.30 Uhr im Quadrat 059 stand und mit 24 Meilen südlichen Kurs (167°) steuerte. Hipper fügte hinzu, daß er, von vier feind-

lichen Linienschiffen vom Kurse abgedrängt, versuchen würde, bei Tagesanbruch wieder zum Gros zu stoßen. Scheer erhielt so die erste Meldung über britische Linienschiffe, von denen er seit vielen Stunden nichts mehr erfahren hatte. Leider sprach die Meldung hauptsächlich von „Moltke" und nur nebenbei von den britischen Linienschiffen. Wäre Scheer Zeit und Ort des Zusammentreffens mit diesen, sowie deren Kurs gemeldet worden, was der „Moltke" alles bekannt war, dann hätte er den Standort der feindlichen Flotte ziemlich genau schätzen können. Scheer hätte aus der Tatsache, daß „Moltke" zur Vermeidung der feindlichen Schiffe auf Südkurs (167°) gehen mußte, und daß deren Kurs südlich oder etwas östlich verlief, den Schluß ziehen können, daß die britischen Schlachtschiffe ganz in der Nähe standen, aber wahrscheinlich einen etwas divergierenden Kurs steuerten. Auf jeden Fall überlegte Scheer nicht lange, welche Folgerung, oder ob er gar keine Folgerung aus Hippers unvollständiger Meldung über seine Begegnung ziehen sollte, sondern hielt seinen Kurs durch, entschlossen, seinen Weg um jeden Preis zu erkämpfen. Nebenbei sei bemerkt, daß „Moltke" um 1 Uhr nachts etwa sechs Meilen Steuerbord voraus von „Iron Duke" stand (Plan 55). Sie drehte nun scharf nach Osten und passierte etwa 1.25 Uhr nachts in geringer Entfernung vor der Spitze der britischen Flotte. Das bedeutete für sie ein knappes aber glückliches Entkommen. Um 2 Uhr stand sie, jeder Gefahr entronnen, etwa 12 Meilen Backbord querab von „Iron Duke".

Heinrich detachierte um 1.29 Uhr die Zerstörer „V 71" und „V 73", die letzten, die er bei sich hatte, zur „Rostock". Eine Minute später meldete „Nassau" an Scheer, daß sie sich an das II. Geschwader angehängt hätte. Um 1.31 Uhr wurde eine Meldung von „L 22" aufgenommen, daß das Luftschiff mehrere Lichter im Quadrat 068 gesichtet hätte. Die Mitte dieses Quadrats befand sich etwa acht Meilen Steuerbord querab vom Gros.

Dagegen verzeichnet Karte 35 von Groos als tatsächlichen Standort von „L 22" um 1.30 Uhr die rechte obere Ecke von Quadrat 088, die nicht weniger als 20 Meilen nordwestlich des gemeldeten Standorts liegt. Die Navigierung von „L 22" hatte also offenbar einen großen Fehler ergeben, womit man natürlich rechnen mußte.

Um 1.35 Uhr kam Meldung von „L 24", das als Standort um 1.03 Uhr Quadrat 087 und als seinen Kurs NOzN (20°) angab. Das

stimmt mit dem tatsächlichen Standort des Schiffes in Karte 35 von Groos. Zur Zeit der Meldung stand es Backbord querab von „Westfalen" und dicht bei „Seydlitz" und mehreren kleinen Kreuzern.

Die Lage von „Lützow" war seit 1 Uhr nachts nach und nach immer ernster geworden. Um den Druck auf die Schottwände im Vorschiff zu verringern, versuchte man über den Achtersteven zu fahren, der Tiefgang vorn hatte jedoch bis auf 17 Meter zugenommen, und die Schrauben schlugen bereits aus dem Wasser. Die Berechnung ergab etwa 8000 Tonnen Wasser im Schiff. Da es jeden Augenblick kentern konnte, befahl der unerschrockene und kaltblütige Kommandant, Kapitän z. S. Harder, das Schiff zu verlassen. Um 1.20 Uhr wurden die Feuer herausgerissen. Die Mannschaft trat in mustergültiger Ordnung auf dem Achterdeck an. „S 37", „S 38", „S 40" und „V 45" kamen längsseit. „Sodann brachte", wie Groos schreibt, „die Besatzung drei Hurras auf Seine Majestät den Kaiser und auf ihr Schiff ‚Lützow' aus und verließ das Schiff in Ruhe und Ordnung, die Verwundeten zuerst." Um 1.45 Uhr war das Wasser bis zur Kommandobrücke gestiegen. Harder ließ nun zwei Torpedos auf den riesigen Schlachtkreuzer abschießen, der in den Wellen verschwand. Die vier Zerstörer setzten sich gemeinsam in Marsch. „S 40" hatte 260 Mann, „S 38" 66, „S 37" 500 und „V 45" 215 Mann an Bord. Mit dieser Überzahl von Menschen an Bord begannen die Boote, sich den Weg nach Horns Riff zu erkämpfen (Plan 55).

Um 1.46 Uhr gab „Regensburg" allen Flottillen Befehl, vorn beim I. Geschwader zu sammeln. Etwa zur selben Zeit stieß die IX. und V. Flottille wieder zur Flotte. Die Boote „V 2", „V 4" und „V 6" standen Backbord querab von „Westfalen". Die kleinen Kreuzer „Stuttgart", „München", „Stettin", „Frankfurt" und „Pillau" standen wenige Meilen Steuerbord voraus.

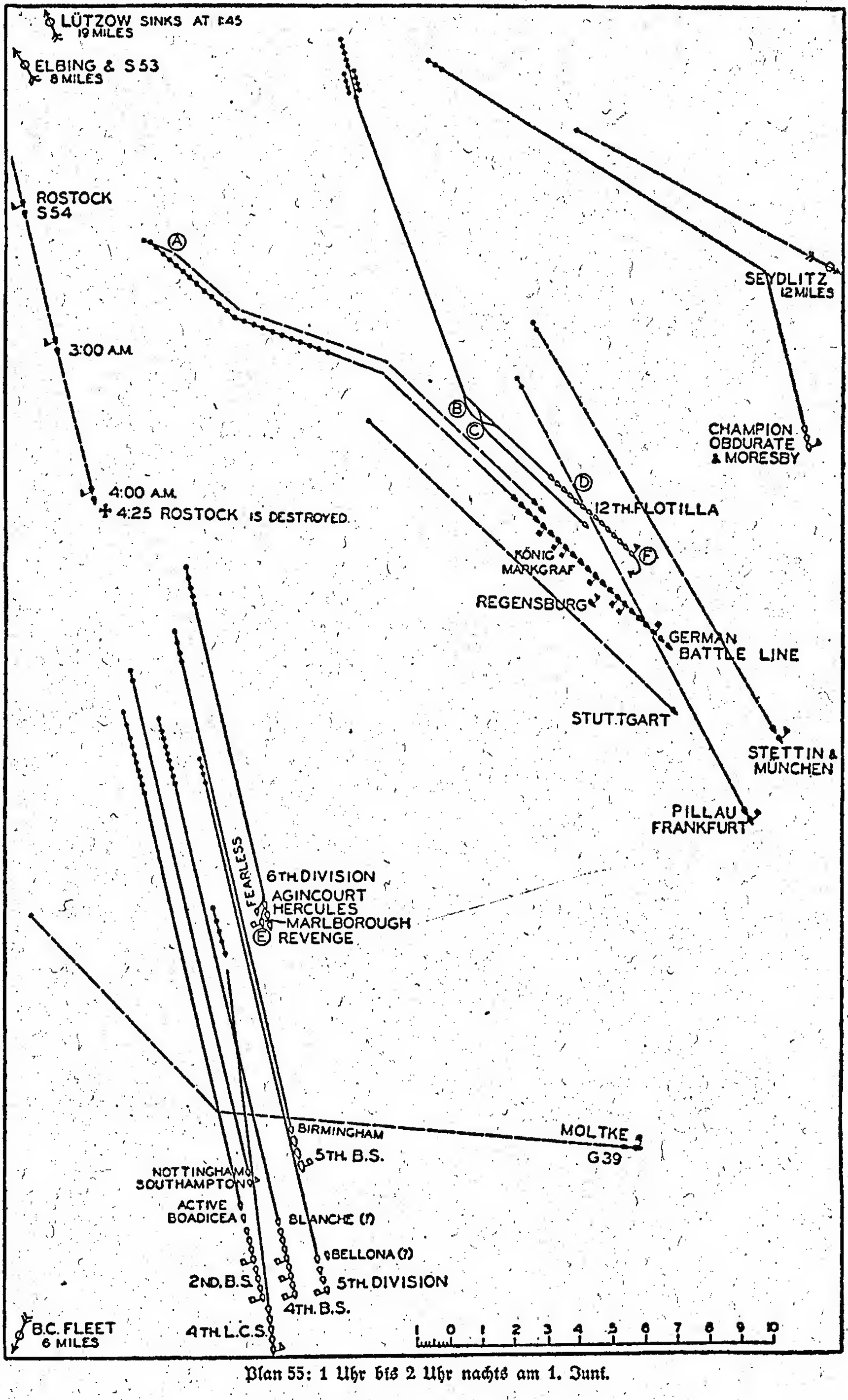
Inzwischen hatte sich die britische 12. Flottille der deutschen Linie mit südlichem Kurs wieder genähert (Plan 55—B). Sie war in zwei Halbflottillen geteilt. Die erste wurde von Kapitän Stirling auf Flottillenführerschiff „Faulknor" geführt. Steuerbord achteraus von ihm stand die 1. Division mit „Obedient", „Mindful", „Marvel" und „Onslaught". Die 2. Division mit „Maenad", „Narwhal", „Nessus" und „Noble" stand Backbord achteraus von „Faulknor", querab von der 1. Division. Hinter beiden Divisionen folgte „Marks-

man" als Führerboot der 2. Halbflottille mit „Opal", „Menace", „Munster" und „Mary Rose".

Um 1.43 Uhr rief „Obedient", Kommandant Korvettenkapitän Campbell, der „Faulknor" durch Megaphon zu: „Feind in SW." Um 1.45 Uhr sichtete auch „Faulknor" „fremde Schiffe an Steuerbord mit südöstlichem Kurs." Sie wurden im ersten Morgengrauen bald als Linienschiffe der „Kaiser"-Klasse ausgemacht. Stirling nahm parallelen Kurs zum Feinde auf und ging auf 25 Meilen (Plan 55—B). Die 1. Division erhielt Befehl zum Angriff und lief sofort an. Britischen Berichten zufolge drehten die Deutschen ab und verschwanden im Frühdunst. Daraufhin rief Stirling die Boote zurück, die nun wieder auf ihn sammelten.

Die deutsche Darstellung lautet anders. Um die Zeit stießen die deutschen Zerstörer, wie vorher erwähnt, wieder zum Gros. Nur wenige Minuten vorher waren zwischen den Booten der V. und IX. Flottille Erkennungssignale gewechselt worden. Als daher „König" um 1.47 Uhr an Backbord Zerstörer sichtete, lag die Vermutung nahe, daß es Boote anderer Flottillen waren, die — wie befohlen — sammelten. „König" eröffnete dessen ungeachtet Feuer. Die unbekannten Boote verschwanden mit höchster Fahrt. Es wird nichts davon gesagt, daß die deutschen Schiffe abgedreht haben, obwohl durchaus möglich ist, daß „König" und die nächsten Schiffe vor und hinter ihm für einige Minuten abgedreht haben.

Korvettenkapitän Campbell hat offenbar eine gute Gelegenheit verpaßt. „König" war das letzte Großkampfschiff in der Kiellinie. Hinter ihm kamen die älteren, wenig kampfkräftigen Linienschiffe „Deutschland", „Pommern" und „Hannover". Dann folgte „Nassau" vom I. Geschwader. Dieser wieder folgte die gleichfalls ältere „Hessen", während „Schlesien" und „Schleswig-Holstein" an Backbord querab standen und versuchten wieder auf Position zu kommen. Hinter „Hessen" folgten die havarierten Schlachtkreuzer „von der Tann" und „Derfflinger". Es waren also, mit „König" beginnend, 9 Schlachtschiffe in Reichweite von der Flottille. Alle waren entweder schwer havariert, oder ältere Schiffe von geringerem Kampfwert. Ein ideales Ziel für einen Torpedoangriff! Stirling hatte neun Boote zum Angriff geschlossen bei sich. Die übrigen fünf wären ihm vermutlich gefolgt. Ihre Torpedos hätten ohne Zweifel erhebliche Wirkung und vielleicht sogar Entscheidendes erzielt.



Plan 55: 1 Uhr bis 2 Uhr nachts am 1. Juni.

Indessen, der Angriff unterblieb. Stirling war durch die Meldung von „Obedient", die Deutschen wären verschwunden, irregeführt worden und beschloß, parallel zum Feinde zu laufen, um aufs neue vorliche Stellung zu gewinnen und dann auf Gegenkurs anzugreifen. Dieser komplizierte und nicht durch Signal bekanntgegebene Plan hatte unmittelbar darauf ein derartiges Durcheinander zur Folge, daß nicht einmal die britische Admiralität über die Tätigkeit der damals zur Flottille gehörigen Boote einen genauen Bericht aufstellen konnte.

Daß „Faulknor" ohne Signal hohe Fahrt aufnahm, hatte natürlich zur Folge, daß die Flottille auseinander kam, und mehrere von den hinteren Booten den Anschluß verloren. Für „Mindful", das zweite Boot der 1. Division, war dies besonders folgenschwer. Sie fuhr nur mit zwei Kesseln und konnte ihre Position nicht halten (Plan 55—C). Sie sackte weit achteraus von ihrer Division.

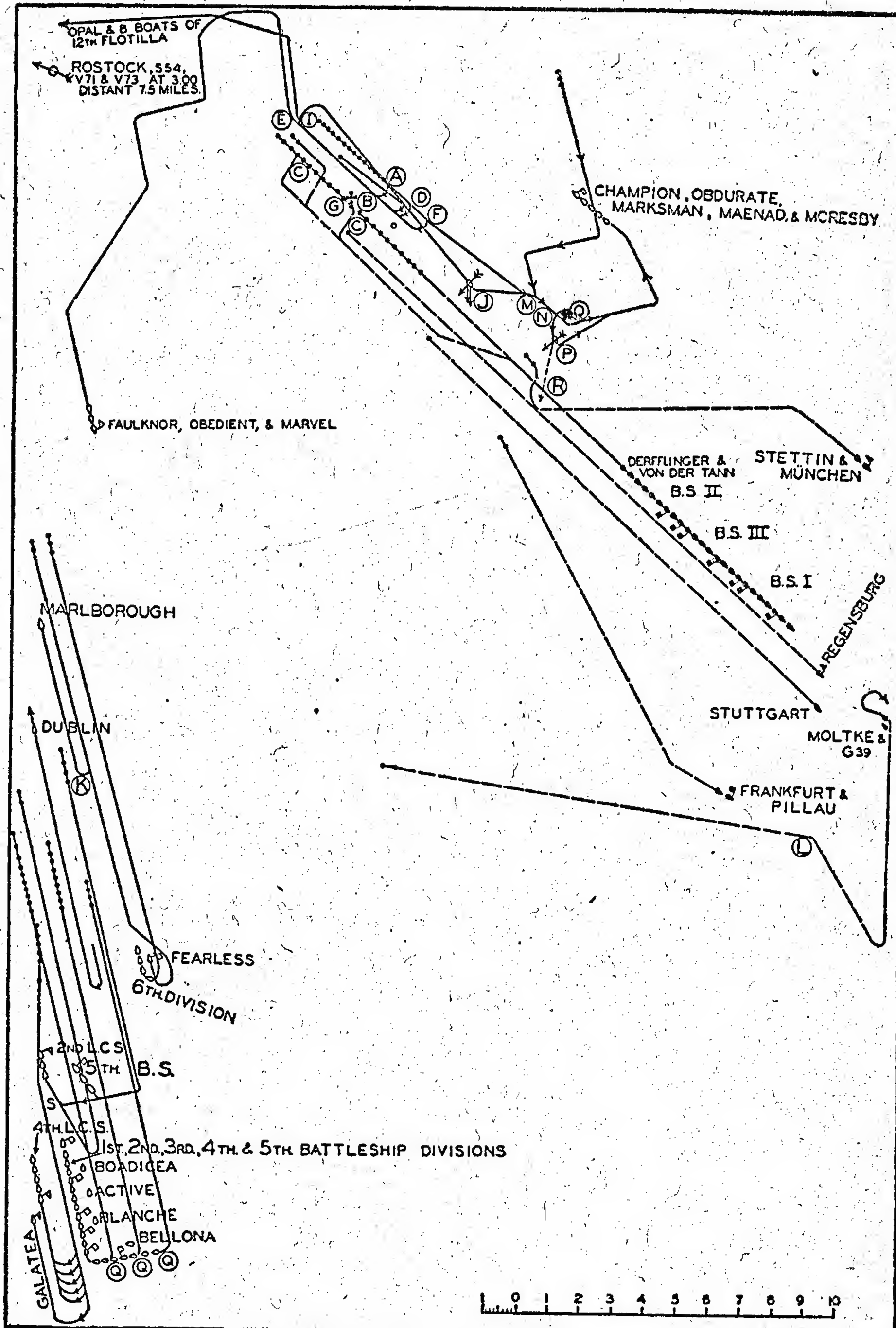
Als „Faulknor" seine Fahrt auf 25 Meilen erhöhte, befahl Stirling der 1. Division, sich an die 2. Division anzuhängen. Vermutlich sackte die 2. Division achteraus von der ersten, da „Maenad" erwähnt, daß ihre beiden Doppelrohre nach Steuerbord geschwenkt wurden. Hierbei sei bemerkt, daß diese Art der Torpedoarmierung für den Angriff sehr günstig war. Da die Rohre der neuen Zerstörer mittschiffs standen, konnten sie sämtlich nach Steuerbord oder Backbord geschwenkt werden. Dadurch konnten vier Torpedos gleichzeitig als Salve geschossen werden. Die Anordnung hatte aber auch ihre Nachteile. Wie wir später sehen werden, benötigte das Herumschwenken der Rohre von einer Seite zur anderen eine gewisse Zeit, so daß der Kommandant sich rechtzeitig vorher darüber klar werden mußte, mit welcher Seite er zum Angriff kommen würde.

Während Stirling mit hoher Geschwindigkeit Südost steuerte, schickte er eine wichtige Meldung zur Weitergabe in seinen F.T.-Raum. Sie lautete: „An Oberbefehlshaber. Dringend. Mit Vorrang vor anderen Meldungen. Feindliche Linienschiffe in Sicht. Ich stehe 10 Meilen hinter dem 1. Linienschiffgeschwader", (Plan 55—D). Das war eine ausgezeichnete Fühlungsmeldung. Wir halten es insbesondere für sehr richtig, daß die eigene Position nicht navigatorisch bezeichnet, sondern die Stellung zur eigenen Linie angegeben war. Indessen kam es nicht 10 Meilen hinter der eigenen Linie, sondern 26 Meilen Backbord querab von ihr zur Fühlungnahme. Jemand, der keine Kriegserfahrung besitzt, auch keine taktischen Übungen erlebt hat,

wird den Irrtum vielleicht für zu groß halten. Wenn man aber an die Aufregung und Überstürzung beim Angriff denkt und sich das kleine Kartenhaus eines Zerstörers vorstellt, erscheinen solche Versehen erklärlich. Stirling war dabei, einen Zerstörerangriff von entscheidender Bedeutung anzusetzen und konnte daher unmöglich der Abgabe der Meldung über die Gefechtsberührung persönliche Aufmerksamkeit zuwenden. Das mußte einem jüngeren Offizier überlassen bleiben, der vermutlich Anweisung hatte, die Abgabe der F.T.-Meldung so zu beschleunigen, daß alles erledigt war, bevor „Faulknor" in den aus geringer Entfernung zu erwartenden Geschoßhagel kam, der ihre F.T.-Einrichtung oder auch das ganze Schiff vernichten konnte.

Die Meldung sowie andere, die noch folgten, gehören zu den unaufgeklärten Vorkommnissen der Schlacht. Stirling behauptet, daß die Meldung zweimal mit großer Intensität abgegeben wurde. Das Verzeichnis der abgegebenen Signale in den Skagerrak-Akten sagt: „Diese Meldung war im F.T.-Journal von ‚Faulknor' unvollständig notiert, und es sind keine Unterlagen dafür vorhanden, daß sie von ‚Iron Duke' aufgenommen wurde." Die Feststellung geht nicht auf die Frage ein, wer für den groben Fehler in der Nachrichtenübermittlung verantwortlich zu machen ist. Im besonderen wird nicht festgestellt, ob etwa andere britische Schiffe die Meldung aufnahmen. Bemerkungen zu den beiden anderen Meldungen von „Faulknor" heben letzteren Punkt ausdrücklich hervor, woraus gefolgert werden kann, daß die Meldung von anderen britischen Schiffen aufgenommen wurde, aber nicht von „Iron Duke", und zwar weder direkt noch über ein anderes Schiff. Jedenfalls erreichte die wichtige Meldung zweifellos Jellicoe nicht. Wir werden aber später sehen, daß dieser Fehler in der Nachrichtenübermittlung, so interessant seine Feststellung ist, in Wirklichkeit keinen Einfluß auf den Verlauf der Schlacht gehabt hätte.

Stirling drehte um 2 Uhr nach Steuerbord auf Gegenkurs. Ihm folgten „Obedient", „Marvel" und „Onslaught" (Plan 55—F und 56—A). Letztere behauptet, sie hätte nach Backbord gedreht, anstatt nach Steuerbord, was unwahrscheinlich ist. Fast gleichzeitig wurden die deutschen Linienschiffe gesichtet. Aus der ersten Morgendämmerung traten die Umrisse von vier Schiffen der „Kaiser"-Klasse hervor. Stirling war auf die V. Division gestoßen. Sie wurde von „Markgraf" geführt, dem „Kronprinz", „Großer Kurfürst" und „König" folgten. „Markgraf" zeigte Erkennungssignal. Es wurde nicht be-



Plan 56: 2 Uhr bis 3 Uhr morgens am 1. Juni.

antwortet. Trotzdem war man sich auf „Markgraf“ noch nicht klar, ob man Freund oder Feind vor sich hatte. Es wurde jetzt leidlich hell, aber gerade das erschwerte es, bei dem herrschenden Dunst und Sprühregen Lichter zu unterscheiden. Auch „Kronprinz“ erkannte die Zerstörer nicht als feindliche. „Großer Kurfürst“ dagegen eröffnete etwa 2.03 Uhr das Feuer auf drei Zerstörer und drehte unverzüglich sechs Strich vom Feinde ab (Plan 56—C). „König“ und „Deutschland“ drehten gleichfalls ab. Sie feuerten durch den Rauch ihrer Vorderleute, der durch den aufkommenden Südwestwind auf den Feind zutrieb.

Für die Briten war es sehr glücklich, daß die Deutschen mit Eröffnung des Feuers zögerten. Um 2.02 Uhr gab „Faulknor“ einen Torpedoschuß auf „Kronprinz“ ab (Plan 56—B). Um 2.03 Uhr, wenige Sekunden ehe die Deutschen das Feuer eröffneten, verließ der zweite Torpedo das Rohr, mit „Großer Kurfürst“ als Ziel. Die Zerstörer liefen mit 25 Meilen Fahrt auf Gegenkurs zu den Linienschiffen. Die Schußentfernung war recht groß und nahm durch das Abdrehen der Deutschen, die sehr schnell drehten, noch zu. Scheinwerfer wirkten nicht mehr, dafür war es schon zu hell. Die Zerstörer waren als Ziele in dem feuchten Nebel nur in unklaren Umrissen zu erkennen. Die Linsen der Zielfernrohre waren angelaufen. Die Folge war, daß die drei Zerstörer an der Spitze ohne Treffer davonkamen, obwohl ganze Salven in kaum 50 Meter Abstand von ihnen einschlugen. Kampfmutig nahmen sie die deutschen Linienschiffe mit ihren 10,2-cm-Geschützen unter Feuer, das aber gleichfalls ohne Wirkung blieb.

„Obedient“ schoß um 2.05 Uhr ihren ersten Torpedo gegen „König“ auf eine Schußentfernung von etwa 1800 Meter. Zwischen 2.05 Uhr und 2.08 Uhr schoß „Marvel“ nacheinander vier Torpedos. Ungefähr von 2.07 Uhr bis 2.10 Uhr gab „Onslaught“ vier Torpedoschüsse ab, von denen zwei für kurze Laufstrecke auf hohe Geschwindigkeit eingestellt waren und zwei für weite Schußentfernung auf geringere Geschwindigkeit. Um 2.10 Uhr schoß „Obedient“ ihren zweiten Torpedo auf das II. Geschwader. Vier Zerstörer schossen also nacheinander zwölf Torpedos auf mäßige Entfernung, ohne einen Treffer zu erzielen.

Etwa 2.09 Uhr stieß „Faulknor“ auf „Schlesien“ und „Schleswig-Holstein“, die ungefähr 450 Meter Backbord querab von den Schlußschiffen der deutschen Linie standen. Beide Schiffe eröffneten

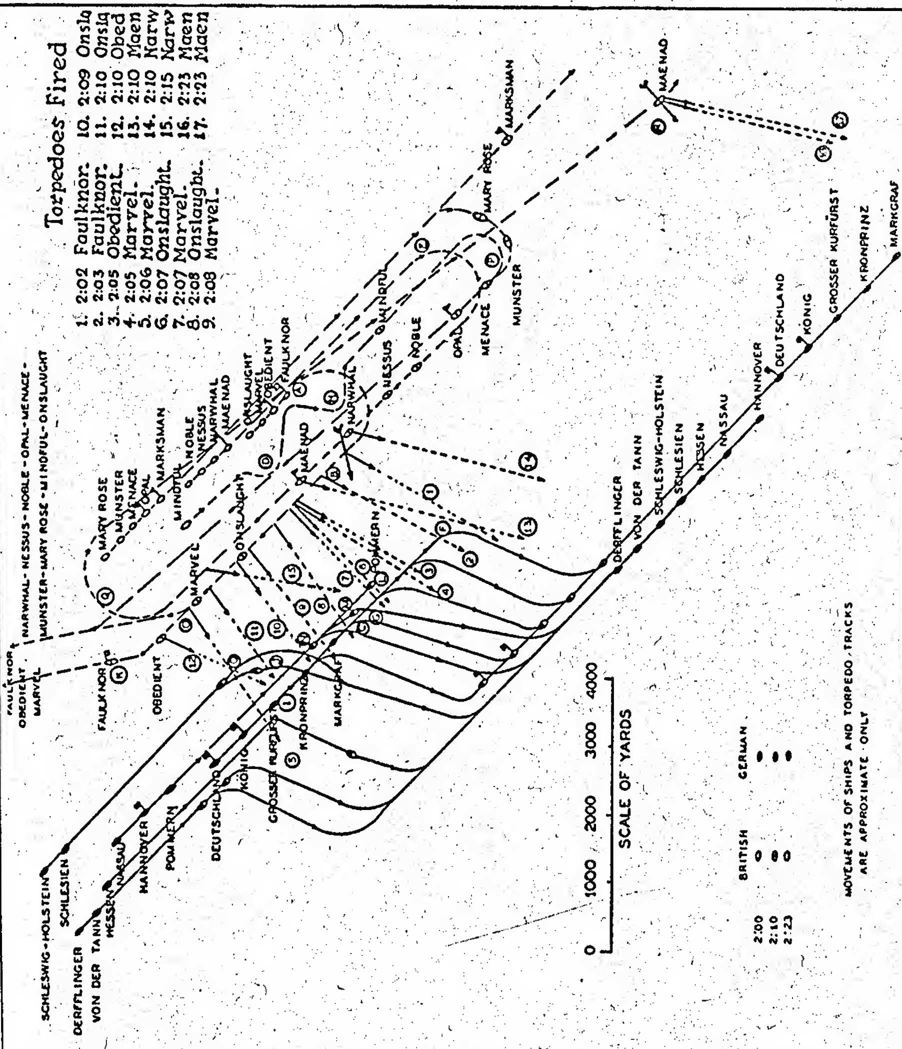
Schnellfeuer auf die Zerstörer. Stirling hielt sie für Kreuzer und glaubte, daß sie ihn angreifen wollten. Er hielt daher auf NzO (358°) ab und ging auf äußerste Kraft (Plan 56—E). Als „Faulknor" im Dunst verschwand, richtete sich das Feuer der Deutschen gegen die nachfolgenden Boote.

Die Brücke von „Onslaught" wurde etwa 2.12 Uhr von einem oder mehreren Geschossen der dritten Salve von „Schleswig-Holstein" getroffen, und gänzlich zerstört. Kapitänleutnant Onslow, der sein Boot so glänzend geführt hatte, wurde tödlich verwundet. Der I. Offizier wurde getötet. Außerdem gab es fünf weitere Personalausfälle.

Stirling gab während des Angriffs zwei F.T.-Meldungen ab. Um 2.07 Uhr sandte er: „Dringend. Ich greife an." Dies wurde von keinem Schiff aufgenommen. Um 2.12 Uhr funkte er zweimal mit hoher Intensität: „Dringend. Feind steuert SSW." Diese Meldung wurde nur von „Marksman" aufgenommen. Nachteilige Folgen entstanden dadurch, daß die Meldung nicht allgemein bekannt wurde, kaum; denn die Kursangabe SSW (189°) stimmte wohl im Augenblick, sie hätte jedoch zu einer ganz irrigen Vorstellung geführt, da der Kurs der Hochseeflotte 135° war.

„Mindful", noch auf südöstlichem Kurs liegend, sah, daß die erste Division angriff. Sie machte einen geschickten Anlauf, um ihre Steuerbordrohre abzufeuern. Beim Sichten des Feindes, als ihre Torpedorohre schon in Schußstellung waren, kam ihr jedoch „Onslaught" in die Schußlinie. „Mindful" mußte daher zur Vermeidung einer Kollision hart abdrehen. Sie drehte dann wieder zum Angriff auf, wurde aber um 2.08 Uhr durch einen anderen Zerstörer gezwungen, nochmals abzudrehen. Soviel über den Angriff der ersten Division.

Inzwischen erreichten die Torpedos die deutsche Linie. „Markgraf" drehte offenbar nicht ab, als „Großer Kurfürst" das Feuer eröffnete. Er sah bald zwei Torpedolaufbahnen auf sich zulaufen und gab Steuerbordruder. Etwa 2.05 Uhr lief der erste Torpedo vorn dicht vorbei, dem zweiten aus dem Wege zu gehen, blieb keine Zeit; dieser lief jedoch — ein seltener Glückszufall — direkt unter dem Schiff durch, ohne zu explodieren. Das war wieder ein Beispiel dafür, daß die Torpedos in der Schlacht vielfach auf zu großer Tiefe steuerten. (Vgl. Plan 57, in dem die Torpedos mit Nummern verzeichnet und die Schiffsbewegungen im einzelnen dargestellt sind.) Tatsächlich drehte



Plan 57: Angriffe der XII. Flottille.

Ereignisse:

A. 2,00 Uhr: „Faulknor" geht auf Gegenkurs.
B. 2,00 Uhr: „Faulknor" sichtet den Feind.
C. 2,03 Uhr: „Großer Kurfürst" eröffnet Feuer und dreht 6 Strich ab.
D. 2,04 Uhr: „Mindful" abgedrängt.
E. 2,05 Uhr: 2. Division geht auf Gegenkurs.
F. 2,05 Uhr: „Markgraf" dreht ab und vermeidet dadurch 2 Torpedos.
G. 2,05 Uhr: Ein Torpedo explodiert hinter „Kronprinz"; ein anderer läuft vor „Großer Kurfürst" vorbei.
H. 2,08 Uhr: „Mindful" abgedrängt.
I. 2,08 Uhr: „Hessen" dreht, um einem Torpedo auszuweichen.
J. 2,09 Uhr: „Schlesien" eröffnet Feuer und dreht ab, um zwei Torpedos auszuweichen.
K. 2,10 Uhr: „Faulknor" dreht ab.
L. 2,10 Uhr: „Pommern" von zwei Torpedos getroffen.
M. 2,10 Uhr: „Hannover" dreht ab und vermeidet dadurch einen Torpedo.
N. 2,10 Uhr: „Nassau" dreht, um zwei Torpedos auszuweichen.
O. 2,12 Uhr: „Schleswig" trifft die „Onslaught" mit der dritten Salve.
P. 2,14 Uhr: „Mindful" schließt an die 3. Division an.
Q. 2,15 Uhr: „Maenad" geht auf Gegenkurs, um einen erneuten Angriff zu machen.
R. 2,23 Uhr: „Maenad" schießt zwei Torpedos.

Schiffsbewegungen und Torpedo-Laufbahnen sind nur angenähert dargestellt.

um 2.05 Uhr die ganze Linie der deutschen Schlachtschiffe, nach dem Beispiel von „Markgraf", ab, wobei jeder Kommandant selbständig handelte. Die deutschen Kommandanten bewiesen auch hierbei ihr hohes Können, das Ergebnis gründlicher Ausbildung und vorzüglichen seemännischen Verständnisses.

Zur selben Zeit, um 2.05 Uhr, detonierte der dritte Torpedo etwa 100 Meter achteraus von „Kronprinz". Dies war wahrscheinlich der Torpedo, den viele Zerstörer für einen Treffer hielten. Der vierte Torpedo lief dicht vor dem Bug von „Großer Kurfürst" vorbei. „Hessen" hatte um 2.08 Uhr nach Steuerbord gedreht, um den fünften zu vermeiden. Um 2.10 Uhr trafen der sechste und siebente Torpedo das ältere Linienschiff „Pommern", eins von den veralteten Schiffen, die nicht mehr als einen Torpedo vertragen konnten (Plan 56—G). Sie verursachten mehrere Explosionen. Flammen schlugen bis zur Masthöhe. Das Schiff brach in zwei Teile und kenterte. Nicht ein Mann wurde gerettet. 844 Offiziere und Mannschaften kamen in weniger als einer Minute ums Leben. Das war die Folge davon, daß minderwertige Schiffe, die selbst einem einzelnen Torpedotreffer nicht standhalten konnten, in die Linie der Flotte eingereiht waren. Hätten die Torpedos ein anderes Großkampfschiff getroffen, so bestand doch immer noch Aussicht, daß es die Marschgeschwindigkeit der Flotte von 16 Meilen hätte halten können.

„Hannover" drehte etwas nach Steuerbord, um nicht auf das Wrack der „Pommern" zu stoßen. Hierbei lief, ungefähr um 2.10 Uhr, der achte Torpedo dicht hinter ihrem Heck durch. Sie drehte daher weiter bis auf 8 Strich vom Feinde ab. Als „Nassau" an Backbord Zerstörer sichtete, drehte sie gleichfalls 8 Strich ab. Der neunte und zehnte Torpedo liefen vorn und achtern von ihr vorbei. „Schlesien", die außerhalb der Linie Backbord achteraus von „Nassau" stand, nahm „Onslaught" unter Feuer und drehte ab, um dem elften und zwölften britischen Torpedo zu entgehen. „Schleswig-Holstein" behielt Kurs bei und eröffnete Feuer auf „Onslaught". Wie bereits erwähnt, zerstörte ihre dritte, auf 900 Meter gefeuerte Salve, die Kommandobrücke der „Onslaught". Das war etwa um 2.12 Uhr.

„Maenad" hatte ihre Torpedorohre nach Steuerbord geschwenkt, in der Erwartung, Kapitän z. S. Stirling würde auf südöstlichem Kurse angreifen. Als nun „Faulknor" unerwartet nach Steuer-

bord drehte, folgte „Maenad" der Schwenkung der ersten Division nicht, sondern hielt Kurs durch, bis ihre Rohre nach Backbord geschwenkt waren. Danach drehte sie, etwa 2.05 Uhr auf Gegenkurs, gefolgt von „Narwhal". Ungefähr 2.10 Uhr sichtete „Maenad" die deutschen Linienschiffe und schoß einen Torpedo (Nr. 13) auf etwa 3600 Meter. Um die Zeit hatte sich die Schußentfernung infolge des Abdrehens der Deutschen erheblich vergrößert. „Maenad" hatte dicht auf „Onslaught" aufgeschlossen und kam unter heftiges Feuer. Sie sah, wie „Onslaught getroffen wurde und abdrehte. „Maenad" folgte ihr, „Narwhal" schoß zwei Torpedos (Nr. 14 und 15), den zweiten davon etwa 2.15 Uhr. „Maenad" drehte dann wieder nach Steuerbord (Plan 56—J), schwenkte die Rohre nach dieser Seite und schloß an die deutsche Linie heran, bis sie diese wieder in Sicht bekam. Ungefähr um 2.23 Uhr schoß sie zwei Torpedos (Nr. 16 und 17) auf 3600 Meter (Plan 56—J). Während des Angriffs lag „Maenad" unter schwerem Feuer, das sie mit ihrem achteren 10,2-cm-Geschütz erwiderte. Sie behauptet damit mehrere Treffer erzielt zu haben.

„Narwhal" folgte der „Maenad" nicht, als diese auf Südost drehte, sondern behielt nördlichen Kurs bei. Inzwischen war durch den Ausfall von „Mindful", „Onslaught" und „Maenad" eine so große Lücke in der Formation entstanden, daß es „Narwhal" nicht gelang, wieder an die erste Division heranzuschließen, die jetzt nur noch aus „Obedient" und „Marvel" bestand. Letztere waren die beiden einzigen Boote, die in Fühlung mit „Faulknor" blieben (Plan 56).

Die 5 von „Maenad" und „Narwhal" geschossenen Torpedos wurden von den Deutschen nicht beobachtet. Letztere drehten wieder auf ihren Flottenkurs zurück. „Maenad" beansprucht, einen Torpedotreffer auf ein deutsches Schiff erzielt zu haben, das läßt sich indessen nicht beweisen und bleibt eins von den unaufgeklärten Vorkommnissen in der Skagerrak-Schlacht. Möglich ist, daß sie die Explosion auf „Pommern" beobachtet und die Zeiten verwechselt hat.

„Nessus" und „Noble", die anfangs „Narwhal" gefolgt waren, gaben keinen Torpedoschuß ab. Über ihre Bewegungen wissen wir nur das, was aus dem Diagramm 45 des Berichts der Admiralität ersichtlich ist. Man kann annehmen, daß sie „Narwhal" beim Angriff gefolgt sind. Als sie die Stellung zum Schuß erreichten, war der Abstand der Deutschen so groß, daß von ihnen nur noch das Mün-

dungsfeuer der Geschütze zu sehen war. Möglicherweise hat das heftige Feuer der Deutschen sie veranlaßt, sich Steuerbord achteraus von „Narwhal" zu halten. „Nessus" erhielt einen Treffer, der einen Kessel außer Betrieb setzte und unter der Besatzung 15 Ausfälle verursachte.

Um 2.15 Uhr kam es zu einem rätselhaften Vorfall an der Spitze der deutschen Linie, „V 2", „V 4" und „V 6" von der V. Flottille standen etwa 180 Meter Backbord querab von „Westfalen" und „Rheinland". Sie dampften auf, um auf ihre Position vor der Spitze zu kommen. Infolge einer plötzlichen Explosion flog der Bug von „V 4" in die Luft, wobei 17 Mann getötet und 2 verwundet wurden. „V 2" und „V 6" nahmen in der aufkommenden schweren See die Überlebenden über. Auf den ersten Blick könnte es scheinen, daß die Havarie durch einen fehlgelaufenen Torpedo der 12. Flottille verursacht war. Groos stellt indessen einwandfrei fest, daß dies nicht zutrifft. Da der Angriff der Briten gegen die Queue der deutschen Linie gerichtet war, besteht wenig Wahrscheinlichkeit, daß ein Torpedo ihre Spitze erreicht hat.

Flottillenführerschiff „Marksman" hat, anscheinend Südost steuernd, um 2.20 Uhr das Zerstörerführerschiff „Champion" gesichtet. Die 4 Boote seiner Division griffen nicht an. Wir wissen über ihre Bewegungen nur das, was aus dem Diagramm 45 in dem Bericht der Admiralität zu ersehen ist. Vermutlich verließen sie „Marksman" und folgten „Nessus" und „Noble" nach Nordwesten. Als sie in Angriffsstellung gelangten, waren die Deutschen infolge ihrer Wendung um 8 Strich westwärts verschwunden. „Mindful" hing sich an sie an.

Sieben Boote der Flottille waren also nicht zum Torpedoschuß gekommen. Sie müssen die Explosion auf „Pommern" deutlich gesehen haben. Es ist daher ein unentschuldbarer Mangel an Entschlußkraft, daß sie nicht zum Angriff kamen. Viele von den britischen Kommandanten ließen Angriffsfreudigkeit vermissen, die das besondere Kennzeichen der Zerstörerkommandanten ebenso wie der Kavallerieoffiziere im Landkriege sein soll. Die 12. Flottille erzielte infolgedessen, obwohl ihre Boote von den Führerbooten trefflich geführt wurden, keinen entscheidenden Erfolg, der sicherlich erreichbar war. Im Interesse des Ansehens der britischen Zerstöreroffiziere hätten wir gewünscht, daß Stirling, der den Kurs des Feindes kannte, eine Stel-

lung vor der deutschen Linie angestrebt und erreicht hätte, von der aus er von beiden Seiten hätte angreifen können. Unter den bestehenden schwierigen Umständen war das aber wohl nicht zu erwarten. Unsere vierjährige Erfahrung als Zerstörerkommandant hat uns mit all den Schwierigkeiten vertraut gemacht, die von nächtlichen Zerstörerunternehmungen nun einmal nicht zu trennen sind. Es sei daher betont, daß unsere Kritik an den britischen Zerstörern in dieser ereignisreichen Nacht sich lediglich darauf erstreckt, daß sie bei vielen Gelegenheiten nicht angriffen, obwohl sie in günstiger Angriffsstellung befindlich, den Feind deutlich ausmachen konnten. Wir sind voller Bewunderung für Stirling's Angriffsmut und seine Geschicklichkeit beim Angriff. Bedauerlich war jedoch, daß die Hälfte der Kommandanten ihrem kühnen Führer nicht folgte.

„Champion", „Obdurate" und „Moresby" steuerten unter dem Befehl von Kapitän z. S. Farie, bis 1.45 Uhr Südost (122°). Dann wurde der Kurs auf Süd (167°) geändert. Um 2.15 Uhr ging „Champion", die offenbar den Angriff der 12. Flottille sah, auf West (257°), (Plan 56). Um 2.20 Uhr sichtete „Marksman" die „Champion". Ihr Logbuch verzeichnet ein Zusammentreffen mit 2 Kreuzern und 4 Zerstörern. Um die Zeit fragte Farie durch Blinklaterne bei „Marksman" an: „Wo stehen feindliche Schiffe?" „Marksman" erwiderte: „Verdächtige Schiffe im Süden." Um 2.25 Uhr änderte „Champion" Kurs auf Süd (167°). Gleichzeitig fragte Farie bei „Marksman" an: „Wo steht unser Schlachtflotte?" „Marksman" erwiderte: „Peilt Süd." Das war, wie hier bemerkt sei, dieselbe Peilung, in der sie verdächtige Schiffe gemeldet hatte. Jetzt kamen, wie Corbett feststellt, „Schiffe im Süden deutlich in Sicht." Um 2.30 Uhr fragte „Marksman" bei „Champion" an: „Welcher Zugehörigkeit sind die Schiffe im Süden?" Farie erwiderte: „Ich glaube deutscher." Während des Austausches dieser Signale drehte er von den Deutschen ab auf etwa 125° (Plan 56—M). Marksman hing sich nun an „Moresby" an und „Maenad" schor in das Kielwasser von „Marksman", nachdem sie soeben ihren Angriff durchgeführt hatte. Um 2.34 Uhr sichtete „Moresby" in westlicher Richtung auf 3600 Meter Entfernung vier Schiffe der Deutschland-Klasse (Plan 56—N). „Sofortiges Handeln schien mir nötig," berichtet Kapitänleutnant Roger Allison, „ich befahl Kurs West, holte nach Backbord aus und schoß um 2.37 Uhr einen A. S.-Torpedo."

Offenbar drehte Alison, nachdem er nach Backbord ausgeschoren war, mit Linksruder hinter der Linie herum und schoß mit einem Steuerbordrohr (Plan 56—P). Unglücklicherweise rollte das Schiff stark nach Backbord, als die Visierlinie des vorderen Rohres auf den Feind zeigte. Es wurde daher nicht abgeschossen. Das läßt erkennen, daß das Zielen mit einer Genauigkeit erfolgte, die sicher nicht nötig war, da man 4 Schiffe als Ziel vor sich hatte. Nur „Schleswig-Holstein" sichtete die britischen Zerstörer, sie verschwanden aber, bevor Feuer eröffnet werden konnte. „Von der Tann" ging dem „Moresby"-Torpedo um 2.42 Uhr durch Manövrieren aus dem Wege. Wir bewundern aufs höchste Alisons Entschlossenheit bei diesem Angriff. Sie stand in schroffem Gegensatz zu der unzulänglichen Führung von Kapitän Farie, der um 2.34 Uhr, als „Moresby" angriff, hart nach Osten (77°) genau von den deutschen Schiffen wegdrehte, obwohl er ihre Zugehörigkeit erkannt hatte. Wenn er einen Angriff mit seinem kleinen Kreuzer als Flaggschiff nicht für tunlich hielt, so hätte er doch seine vier Zerstörer zum Angriff ansetzen müssen. Obwohl es jetzt taghell war, war die außerordentlich geringe Sichtigkeit für Torpedoangriffe günstig, was „Moresby" bewiesen hat.

Nach den vorher beschriebenen Kämpfen passierten „Faulknor", „Obedient" und „Marvel" hinter der Hochseeflotte und steuerten 2.20 Uhr südwärts. Fünf Minuten später wurde ein feindliches Schiff gesichtet. Augenscheinlich war es ein Kreuzer, der auf sie zuhielt. Stirling änderte Kurs auf West (257°). Um 2.30 Uhr wurde das fremde Schiff aus Sicht verloren, und „Faulknor" ging wieder auf Süd (167°). „Narwhal" führte die sechs Boote, die nicht angegriffen hatten, hinter der deutschen Linie herum nach Südwesten. Zu dieser Gruppe stieß um 2.14 Uhr „Mindful". Die havarierte „Onslaught" steuerte vorn achtern und hing sich an „Mindful" an. Der Kommandant von „Opal" übernahm die Führung der 9 Boote starken Gruppe. Um 2.45 Uhr schwenkten „Champion" mit „Obdurate", „Moresby", „Marksman" und „Maenad" nach Nordwesten (Plan 56). Kapitän z. S. Farie versuchte, Jellicoes um 2.12 Uhr erlassenen Befehl auszuführen, wonach alle detachierten Einheiten beim Gros sammeln sollten.

Wir wollen uns nun dem Flaggschiff der Grand Fleet zuwenden und die bedeutsame Entwicklung während jener entscheidenden Periode skizzieren. Um 1.48 Uhr, gerade als Stirling auf die deutsche Linie

stieß, sandte die Admiralität an Jellicoe Nachricht, daß offenbar feindliche U-Boote aus den deutschen Häfen im Anmarsch seien, und daß ein havariertes feindliches Schiff, wahrscheinlich „Lützow", um Mitternacht in 56° 21' N und 5° 41' O gestanden hätte. Das war in der Mitte von Quadrat 010, das „G 40" zu jener Zeit als Position von „Lützow" gemeldet hatte. Zweifellos hatten die Briten diese Meldung dechiffriert und waren im Besitz der deutschen Quadratkarte. In Wirklichkeit stand „Lützow" um diese Zeit wenigstens sechs, wahrscheinlich aber neun Meilen weiter südlich, als „G 40" bzw. die Admiralität angaben. Nach Corbett hat Jellicoe das Funktelegramm von 1.48 Uhr erst um 2.40 Uhr erhalten, was eine außerordentlich große Verzögerung bedeutet.

Um 2 Uhr befanden sich „Talisman" und ihre vier U-Boote in 54° 30' N und 4° 0' O. Um 2.07 Uhr wies die Admiralität „Talisman" an, zwei ihrer U-Boote nach dem Lister Tief, westlich der Insel Sylt, zu schicken. Sie sollten dort zwei Tage auf Station bleiben und havarierte Schiffe angreifen.

Inzwischen wurde der Zustand von „Marlborough" immer ernster. Sie war bereits 12 Meilen achteraus von ihrer Position gesackt. Nach dem Bericht der Admiralität war es Jellicoe bekannt, daß vier seiner Linienschiffe die Fühlung verloren hatten. Um 1.56 Uhr wurde gemeldet, daß auf „Marlborough" das vordere Heizraumschott dem ständig wachsenden Druck nicht länger standhalten könnte; sie schor deshalb nach Steuerbord aus und ging mit der Fahrt auf 12 Meilen herunter. „Revenge" behielt 17 Meilen bei. Burney machte an Jellicoe sofort entsprechende Meldung. Das Zurückbleiben von vier Linienschiffen kam zu diesem Zeitpunkt sehr ungelegen. Zweifellos wog die Tatsache schwer bei Jellicoes Beurteilung der Lage um 2 Uhr, als sich ihm zum letzten Mal die Aussicht auf einen entscheidenden Erfolg bot. Hätte er sofort nach Osten (77°) gedreht, dann hätte er noch gleichzeitig mit Scheer am Eingang zur minenfreien Durchfahrt bei Horns Riff erscheinen können.

Wir erinnern an die auch in seinem Buch festgelegte Erklärung Jellicoes, wonach er mit seiner Wendung auf Südkurs um 9 Uhr abends die Absicht verband, mit Hellwerden Kurs auf Horns Riff zu nehmen. Um 2 Uhr war es hell geworden. Es war also Zeit, an die Ausführung seiner Absicht zu gehen. Jetzt entschied er aber dahin, daß es undurchführbar sei, bevor seine Zerstörer bei ihm gesammelt

hätten. Sein Buch drückt sich über diesen Punkt sehr klar und bestimmt aus.

„Die Schwierigkeiten, die sich beim Sammeln der Flotte (besonders der Zerstörer) aus den erwähnten Gründen ergaben, ließen es für die Schlachtflotte unratsam erscheinen, mit Hellwerden dicht bei Horns Riff zu stehen, wie es meine Absicht gewesen war, als ich mich entschloß, in der Nacht Südkurs zu steuern. Vor einer Wiederaufnahme des Kampfes war es unbedingt nötig, die Schlachtflotte und die Zerstörer zu sammeln."

Eine Diskussion über die Tatsache, daß Jellicoe drei Meldungen Stirlings nicht erhielt, ist daher nur insofern interessant, als dabei das Funktionieren des Meldedienstes in der Flotte kritisiert werden soll; denn Jellicoe sagt klar, daß er ohne Rücksicht auf Nachrichten über die deutsche Flotte nicht mehr die Absicht hatte, Horns Riff anzusteuern.

Es ist klar, daß um 2.12 Uhr seine Entscheidung bereits getroffen war; denn er gab allen Befehlshabern um diese Zeit Nachricht, daß er um 2.30 Uhr Kurs auf Nord ändern würde. Alle detachierten Streitkräfte erhielten Befehl „Fühlung zu suchen und bei der Flotte zu sammeln", ferner die Nachricht, daß „Iron Duke" um 2.30 Uhr in 55° 7′ N und 6° 21′ O stehen würde.

Jellicoe gab also um 2.12 Uhr zum erstenmal Befehl zum Sammeln. Es ist nicht zu verstehen, daß er den Befehl nicht weit früher erließ, da doch nach seiner Ansicht das Sammeln der Flotte vor dem Ansteuern von Horns Riff und der Wiederaufnahme des Kampfes notwendig war. Wir müssen bei dieser Gelegenheit feststellen, daß die Deutschen mit dem Sammeln ihrer Streitkräfte wenig Mühe hatten, obwohl ihre Kreuzer und Zerstörer mindestens ebensoweit zerstreut waren wie die britischen. Die deutschen Zerstörer hatten indessen schon im voraus Befehl zum Sammeln um 3 Uhr, während ähnliche Anweisungen an die britischen Flottillen nicht ausgegeben waren. Das deutsche System, die Zerstörerflottillen in zwei getrennten Verbänden unter je einem besonderen Führer zusammenzufassen, war ganz erheblich zweckdienlicher als das britische, das die Flottillen direkt Jellicoe und Beatty unterstellte. In der Praxis hatte sich Hawksleys Befehlsgewalt noch nicht ausgewirkt.

„King George V." drehte erst um 2.39 Uhr auf Nordkurs. Jellicoe fürchtete, daß er bei dem herrschenden Nebel und Sprühregen der deutschen Flotte plötzlich gegenüberstehen könnte. Er beschloß daher seine

Schlachtschiffe in einer einzigen Linie von 20 Schiffen zu formieren, um für eine überraschende Gefechtsberührung schon vor dem Sammeln seiner Zerstörer und Kreuzer gerüstet zu sein. Er glaubte das bei der geringen Sichtweite nur geringe Risiko von U-Bootsangriffen auf sich nehmen zu können. Um 2.33 Uhr meldet Benbow, daß „Iron Duke" Feuer eröffnete, offenbar auf ein vermutetes U-Boot. Um 2.44 Uhr machte das 5. Geschwader, um sich an die Spitze der Linie zu setzen, eine Kehrtschwenkung nach Steuerbord. Um 2.50 Uhr heißte „King George V." den Richtungswimpel. Um 2.55 Uhr stieß „Birmingham" wieder zum 2. Leichten Kreuzergeschwader. Jellicoe hatte jetzt 23 Linienschiffe und 13 Leichte Kreuzer versammelt: Fünf vom 4. Leichten Kreuzergeschwader, drei vom 2. Leichten Kreuzergeschwader, „Galatea" vom 1. Leichten Kreuzergeschwader und vier zugeteilte Schiffe. Nur ein einziger Zerstörer, „Oak", war zur Stelle. Inzwischen drehte die jetzt allein marschierende „Marlborough" um 2.30 Uhr auf Kurs Nord (347°) (Plan 56—K). Auch die 6. Division, an die „Fearleß" sich wieder angeschlossen hatte, drehte um 2.55 Uhr auf Nord (347°) (Plan 56). Diese Division hatte um 3 Uhr einen Abstand von etwa sieben Meilen von dem Gros und stand etwa elf Meilen hinter „Marlborough".

Um 2.30 Uhr hatte Beatty gemäß Jellicoes Befehl nach Norden gedreht. Eine verstümmelte Meldung von „Birmingham" hatte ihn zu dem Glauben verleitet, daß die Deutschen westlich ständen. Dieser Kreuzer hatte um 11.30 Uhr Schlachtkreuzer mit südlichem Kurs gemeldet. Beatty dagegen erhielt diese Meldung in der falschen Fassung, daß der Feind Westsüdwest steuere. Er hatte beabsichtigt, die Zustimmung zur Aufklärung nach Südwest bei Hellwerden einzuholen, gab den Plan aber auf, als er Jellicoes Befehl von 2.12 Uhr erhielt. Beatty verfügte jetzt über 6 Schlachtkreuzer, 4 Panzerkreuzer, 8 Leichte Kreuzer und 12 Zerstörer. („Chester", die um 2.30 Uhr Befehl erhalten hatte, nach dem Humber zu gehen, ist in der Gesamtsumme nicht mitgezählt.)

Wir haben „Galatea" als bei der Flotte befindlich angeführt, obwohl die Nachrichten über ihre Bewegungen einander widersprechen. Kommodore Alexander-Sinclair berichtet: „Um 2.35 Uhr, am 1. Juni, beim Sichten der Schlachtkreuzer stieß „Galatea", die zur Zeit 24 Meilen laufen konnte, wieder zum 1. Leichten Kreuzergeschwader." Die Zeitangabe beruhte offenbar auf einem Irrtum; denn unmittelbar

vor dieser Aufzeichnung sagt Alexander-Sinclair, daß er für die Nacht vor der Spitze der Flotte blieb. Um 2.58 Uhr fragte Goodenough, der bei der Schlachtflotte stand, durch Signal bei ihm an: „Wissen Sie, wo die Schlachtkreuzer sind?" Darauf erwiderte Alexander-Sinclair mit Scheinwerfer: „Nein, habe sie seit gestern abend nicht gesehen."

Um 2.52 Uhr befahl Beatty Kursänderung auf NNO (9°). Zu gleicher Zeit benachrichtigte er Heath, daß die Schlachtflotte nach Schätzung 38° peile, bei 16 Meilen Abstand. In Wirklichkeit peilte „Iron Duke" zu dieser Zeit 50° in 13 Meilen Abstand. Seine Schätzung kam der Wirklichkeit also sehr nahe.

Um 2.54 Uhr erhielt Jellicoe von „Abdiel" Meldung, daß die Minensperre, wie befohlen, gelegt sei. Damit bestand die Hoffnung, daß der Feind weitere Verluste erleiden würde. Wir erinnern daran, daß „Abdiel" um 10.15 Uhr zur Ausführung ihres Auftrages mit 31 Meilen SSO-Kurs (145°) nahm. Der Kurs über den Grund war etwa 142°. Um 12.30 Uhr wurde Horns Riff-Feuerschiff in OzS (88°) gesichtet. Um 1.24 Uhr gelangte „Abdiel" auf die ihr vorgeschriebene Position, 15 Meilen in 215° von Vyl-Feuerschiff. Sie ging mit der Fahrt auf 15 Meilen herunter und legte eine Sperre von 80 Minen, 10 auf die Meile. Die Richtung der ersten Reihe von 40 Minen war 158° und der zweiten Reihe von ebenfalls 40 Minen 201°. Um 2.04 Uhr war die Sperre gelegt. „Abdiel" nahm mit 30 Meilen Kurs Nord (347°) auf. Wenn auch die Deutschen nicht auf die „Abdiel"-Sperre gerieten, so ist die Unternehmung doch ein ausgezeichnetes Beispiel richtiger Verwendung von Kreuzern oder Zerstörern zum Minenlegen nach einer Seeschlacht.

Um 2.52 Uhr gab die Admiralität Kommodore Tyrwhitt endlich Befehl, mit dem 5. Leichten Kreuzergeschwader, der 9. und 10. Flottille, zu Jellicoe zu stoßen, „um für Geschwader oder Flottillen, bei denen der Brennstoff auf die Neige ging, Ersatz zu stellen." Der Kommodore sollte den Punkt 55° 30′ N und 6° 0′ O ansteuern und weitere Befehle vom Oberbefehlshaber abwarten. Er erhielt Mitteilungen über die Stellungen der britischen U-Boote auf den Anmarschwegen zu den deutschen Stützpunkten. Tyrwhitt erhielt seine Befehle um 3.09 Uhr. Um 3.50 Uhr ging er mit 5 Leichten Kreuzern, 2 Flottillenführerschiffen und 16 Zerstörern in See. Die Ad-

miralität übermittelte erst um 3.20 Uhr Jellicoe die Befehle, die sie Tyrwhitt erteilt hatte. Wir haben die unverständliche Haltung der Admiralität, die Verwendung der Harwich-Streitkräfte betreffend, bereits besprochen, und es wäre hierüber nichts weiter zu sagen, wenn nicht Corbett versuchte, das Zögern der Admiralität zu rechtfertigen. Er behauptet, sie hätte keine nachteilige Wirkung ausgeübt, weil die Harwich-Streitkräfte in keinem Fall für eine Verwendung rechtzeitig hätten zur Stelle sein können. Das ist natürlich eine nachträglich erfundene Beweisführung schlimmster Form. Die Entfernung von Harwich nach Horns Riff-Feuerschiff beträgt 315 Meilen. Hätte Tyrwhitt, als die ersten Meldungen über eine Gefechtsberührung kamen, sagen wir um 3 Uhr nachmittags, mit 25 Meilen Fahrt Harwich verlassen, um eine Bereitschaftsstellung einzunehmen, und um 5 Uhr den Befehl erhalten, seinen Marsch mit derselben Geschwindigkeit fortzusetzen, um zu Jellicoe zu stoßen, dann hätte er um 3 Uhr morgens am 1. Juni innerhalb 15 Meilen von Horns Riff-Feuerschiff stehen können. Aus der Tatsache, daß Beatty's Zerstörer 29 Stunden mit Geschwindigkeiten von 17 bis 30 Meilen, und im Durchschnitt sicher weit über 20 Meilen in See manövriert hatten, geht klar hervor, daß Tyrwhitt's Zerstörer ohne weiteres 12 Stunden lang mit 25 Meilen hätten laufen können und dann noch ausreichend Brennstoff für weitausholende Operationen gehabt hätten. Auf jeden Fall hätten seine Zerstörer die Anmarschwege zur Terschelling-Durchfahrt sperren können. Wären die Deutschen auf ihrem Rückmarsch über Horns Riff aufgehalten worden, was im Falle eines Angriffs durch die britische Flotte höchst wahrscheinlich war, oder wäre die Hochseeflotte zum Rückmarsch über Terschelling gezwungen worden, dann wäre ein Stärkezuwachs von 23 hochwertigen Kreuzern und Zerstörern für die Briten von großem Nutzen gewesen.

Nun wollen wir uns wieder der Hochseeflotte zuwenden. Um 1.55 Uhr war eine um 1.40 Uhr abgegebene Meldung von dem Luftschiff „L 24" gekommen, daß es von mehreren Schiffen in Quadrat 069 „Epsilon IV" beschossen worden sei. Kein Schiff berichtet auch nur das Sichten eines Luftschiffes um diese Zeit, und erst recht nicht die Beschießung eines solchen. Zweifellos war „L 24" Zeuge eines Gefechts zwischen Schiffen gewesen und hatte geglaubt, das Feuer gelte ihm. Das gemeldete Quadrat lag 45 Meilen nördlich vom Flottenflaggschiff und war offenbar völlig irrtümlich angegeben.

Das war erst die erste einer ganzen Reihe geradezu fantastischer Meldungen von „L 24".

Um 2.01 Uhr meldete der Chef der III. Flottille auf „S 53", daß er die Besatzung von „Elbing" an Bord hätte, sowie seinen Standort im Quadrat 086.

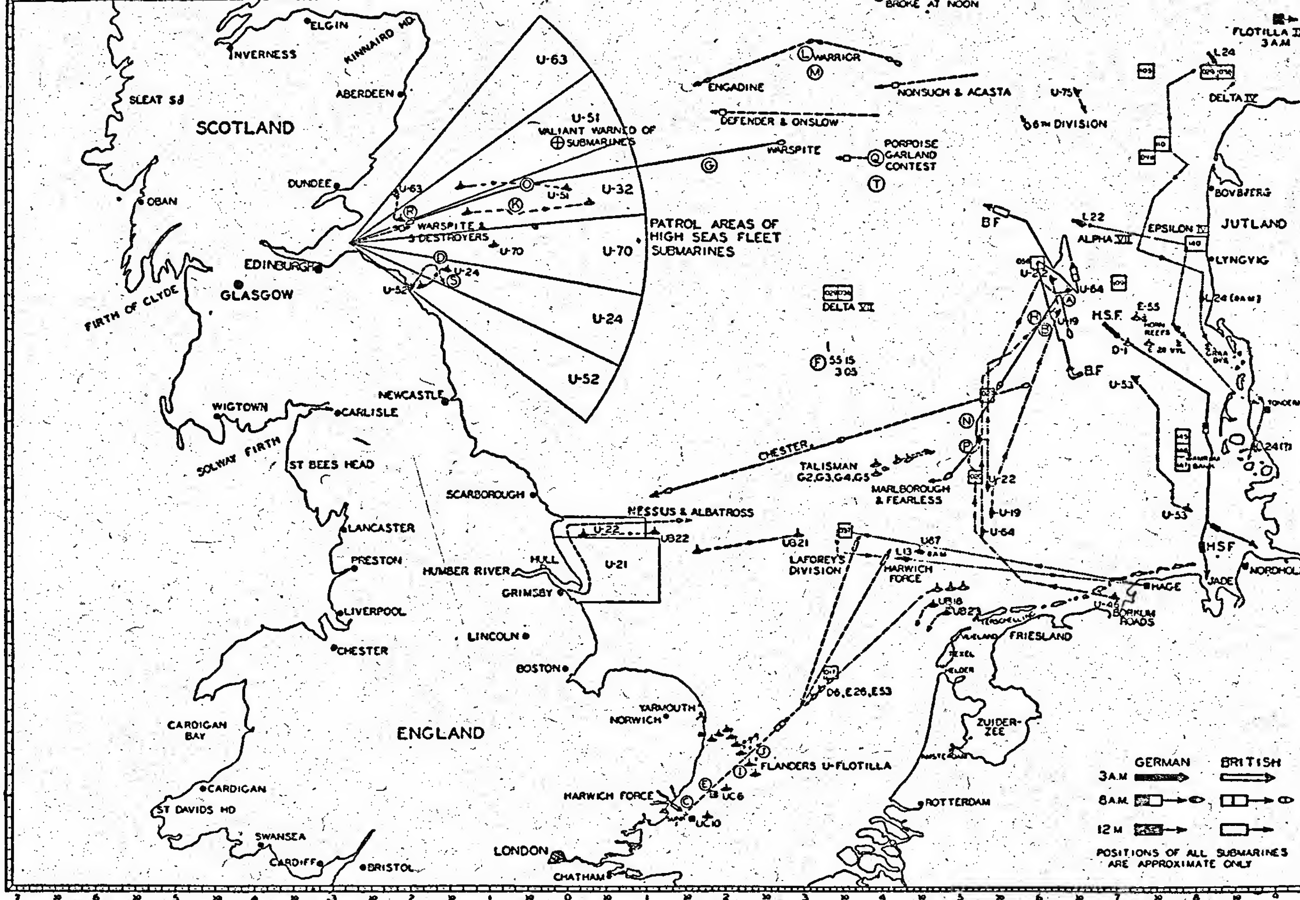
Um 2.09 Uhr erhielt Scheer eine um 2 Uhr aufgegebene Meldung von „L 17", daß es in Quadrat 036 „Epsilon IV" stände mit Kurs Nordwest zu Nord. Augenscheinlich stimmte die Position nicht ganz, denn in den deutschen Karten wird angenommen, daß das Luftschiff sich im Quadrat „Alpha VII" befand. Wenn das zutrifft, dann war sein Standort zur Zeit der Abgabe der Meldung nur wenige Meilen von Beatty's Streitkräften entfernt.

„Regensburg" ließ alle Boote der V. und VII. Flottille, die noch Torpedos hatten, in Bereitschaft für „neue Angriffe" an der Spitze der Linie sammeln. „Regensburg" setzte sich gleichfalls mit noch weiteren ihr zugeteilten Booten an die Spitze vor „Westfalen".

Um 2.30 Uhr gab Scheer der Hochseeflotte zur Kontrolle seinen Standort an. Danach befand sich die Hauptmacht rechts der Mitte vom Quadrat 101. Als Kurs wurde Südost zu Süd, als Geschwindigkeit 16 Meilen angegeben. Um 3.29 Uhr gab die Admiralität diese genauen Angaben an Jellicoe. Als Standort gab sie dabei 55° 33′ N und 6° 50′ O an. Das war die östliche Seite des Quadrats 101.

Um 3.47 Uhr erhielt Scheer von „L 24" eine verstümmelte Meldung mit der Angabe „weitere feindliche Leichte Streitkräfte" im Quadrat 115. Drei Minuten später kam von Boedicker eine Meldung, die als Standort von „Frankfurt" und „Pillau" um 2.30 Uhr das Quadrat 111 angab. Das war etwa 12 Meilen nordwestlich ihrer richtigen Position und an Backbord von der Flotte, während sie in Wirklichkeit an Steuerbord standen. Die Kreuzer hatten denselben Kurs und dieselbe Geschwindigkeit wie die Flotte.

Um 2.55 Uhr berichtete Hipper über „G 39", in welcher Verfassung sich die erste Aufklärungsgruppe befand. „Seydlitz" wurde als schwer havariert gemeldet. „Moltke" hatte 1000 Tonnen Wasser im Schiff. „Derfflinger" und „von der Tann" hatten nur zwei Geschütze verwendungsbereit. Es ergab sich, daß Scheer auf seine Schlachtkreuzer nicht mehr zählen konnte. In der Tat waren sie infolge



Plan 58: 1. Juni 3 Uhr morgens bis Mittag.

ihrer außerordentlich schweren Havarien weit mehr eine Belastung, als eine noch brauchbare Waffe.

Um 2.20 Uhr, als es gerade ziemlich hell wurde, sichteten die vier deutschen Zerstörer, welche die „Lützow"-Besatzung an Bord hatten, „Contest" und „Garland". Kapitänleutnant Beitzen beschloß, sie mit flach eingestellten Torpedos anzugreifen. Da indessen die feindlichen Boote auf Gegenkurs sehr schnell passierten, schoß nur „V 45" auf 3000 Meter einen Torpedo. Geschützfeuer von wenigen Minuten auf etwa 1200 Meter Entfernung blieb ohne Wirkung (Plan 59—B).

Um 2.40 Uhr lief „Seydlitz", deren beide Kreiselkompasse außer Funktion waren, und deren Tiefgang vorn erheblich vergrößert war, vierkant auf das Horns Riff, wo sie für 3 Stunden festsaß. Als sie um 5.40 Uhr loskam, verholte sich der mächtige Schlachtkreuzer langsam nach Hause und wurde mit hervorragendem seemännischen Geschick in die Mündung der Jade gesteuert, wo er auf Strand gesetzt wurde. Man muß sich dabei klar machen, daß es einen Zeitunterschied von fast 3 Jahren bedeutet, ob man ein gesunkenes Schiff ersetzen oder ein selbst halb wrack gewordenes von Grund auf reparieren muß.

Um 4.25 Uhr sichtete „Dublin" die von Zerstörern geschleppte „Rostock" und griff sie an. „Rostock" wurde dabei so schwer havariert, daß sie versenkt werden mußte.*) Die Besatzung wurde von „S 54", „V 71" und „V 73" an Bord genommen (Plan 59—F).

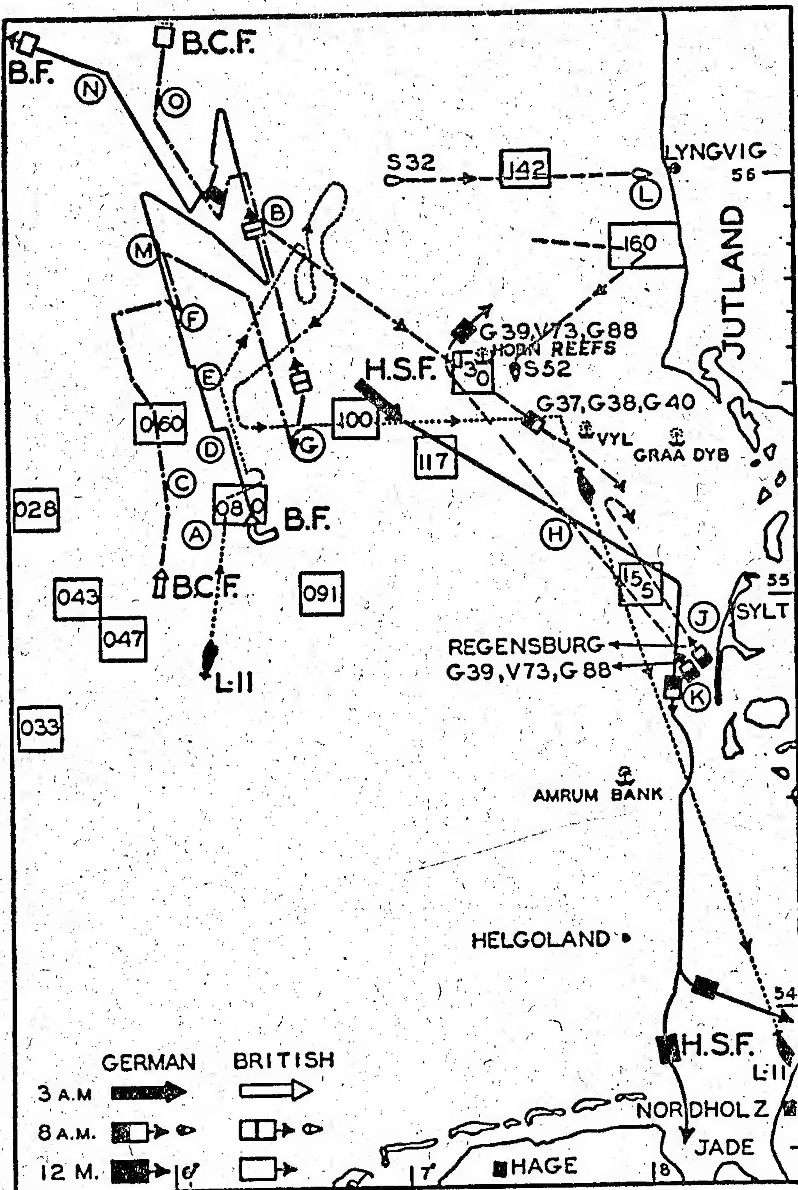
Der erwähnenswerteste Zwischenfall auf dem Rückmarsch der Hochseeflotte war das Mißgeschick von „Ostfriesland" etwa 20 Meilen nordwestlich von List. Sie lief dort um 5.20 Uhr auf eine Mine (Plan 59—H), die nach übereinstimmender Ansicht von Briten und Deutschen zu den Anfang des Monats gelegten gehörte. Trotz schweren Schadens kam sie glücklich in den Hafen.

Kurz nach Mittag befanden sich die deutschen Schiffe nicht nur hinter ihrer Minenschutzsperre, sondern auch innerhalb des Schutzes ihrer Küstenbatterien.

Die Briten waren auf dem Rückmarsch zu ihren Stützpunkten.

Um 2.21 Uhr holte Burney seine Flagge als stellvertretender Flottenchef auf „Marlborough" nieder und heißte sie auf „Fearleß",

*) Anm. des Übersetzers: Ein Gefecht zwischen „Dublin" und „Rostock" hat nicht stattgefunden.



Plan 59: 1. Juni 3 Uhr morgens bis Mittag.

die vorübergehend Flaggschiff bis um 3.15 Uhr war, als „Revenge“ an ihre Stelle trat. Die havarierte „Marlborough“ steuerte unter Begleitung von „Fearleß“ auf den Tyne zu. Nicht nur der „Revenge“, sondern auch den beiden anderen Schiffen dieser Division („Hercules“ und „Agincourt“) gelang die Vereinigung mit dem nach den nördlichen Häfen bestimmten Rest der britischen Flotte nicht.

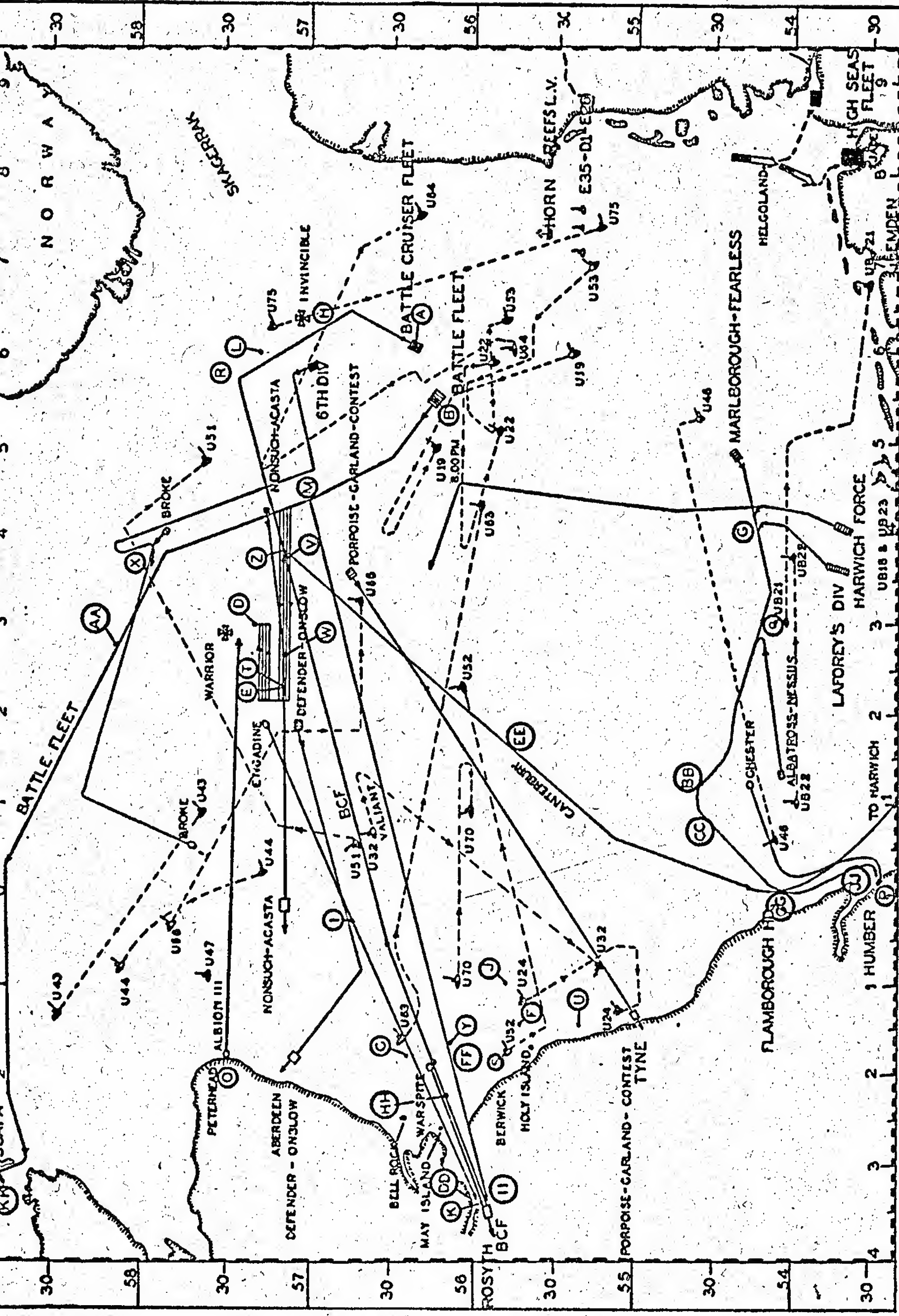
So viel über die Grand Fleet. Der Rest war Ernüchterung. Um 4.40 Uhr erhielt Beatty durch Jellicoe Nachricht, die Deutschen seien auf dem Rückmarsch zu ihren Stützpunkten. Auf diese Nachricht nahm Beatty Kurs auf das Gros und erreichte es innerhalb einer halben Stunde. Die beiden Großkampfschiffverbände machten darauf getrennt Vorstöße nach Süden und Südosten, bemüht, am Horizont die Silhouetten der feindlichen Schiffe zu entdecken. Daß diese auf der Nordsee nicht mehr zu finden wären, hätten sich die Briten vernünftigerweise selbst sagen können.

Mittags stand Jellicoe in 56° 20′ N und 5° 26′ O. Er hatte um 11.08 Uhr die Admiralität benachrichtigt, daß als einzige Verwendung von Tyrwhitt die Verstärkung der Begleitung von „Marlborough“ in Frage käme. Dieser Dienst wurde vier von den Harwich-Zerstörern übertragen. Um 11 Uhr vormittags war ein Torpedo dicht an „Marlborough“ vorbeigelaufen. Außerdem hatte sie große Schwierigkeiten bei ihrem Marsch zu überwinden. Es war daher eine Erleichterung für sie, als die zum Schutz bestimmten Zerstörer um 2.30 Uhr nachmittags zu ihr stießen. „Marlborough“ gelang es am folgenden Morgen den Humber, nicht den Tyne zu erreichen.

Mit der erwähnten, um 11.08 Uhr abgesandten Nachricht, laut welcher Jellicoe auf die Harwich-Streitkräfte verzichtete, erkannte er endgültig an, daß die Schlacht am Skagerrak, wie man sich auch zu ihr stellen mag, nicht die von ihm erhoffte und erstrebte Entscheidung gebracht hatte, und mit ihren Ergebnissen von nun ab der Geschichte angehörte.

Die Admiralität sagt in ihrem Bericht lakonisch: „Es blieb nur übrig, in den Hafen zurückzukehren.“ Den Kurs hierfür bestimmte Jellicoe etwa um dieselbe Zeit, als Scheer auf Wilhelmshavenreede den Anker von „Friedrich der Große“ ins Wasser rauschen hörte.

Am folgenden Morgen kamen die Scapa- und die Rosyth-Streitkräfte etwa gleichzeitig gegen 7 Uhr auf ihren heimatlichen Reeden an.



Plan 60: 1. Juni Mittag bis 2. Juni Mittag.

Schmerzliche Lücken zeigten an, daß „Queen Mary", „Indefatigable", „Invincible" und andere Kameraden in der Schlacht verloren waren. Diejenigen Einheiten, die nicht so schwer havariert waren, daß sie ins Dock mußten oder sonst eine größere Reparatur nötig hatten, wurden als seeklar innerhalb vier Stunden nach erhaltenem Befehl gemeldet. Das war um 9.45 Uhr desselben Abends, am 2. Juni.

(Plan 58 zeigt die Bewegungen der verschiedenen Streitkräfte von 3 Uhr morgens bis zum Mittag am 1. Juni, Plan 60 zeigt ihre Bewegungen vom Mittag des 1. Juni bis zum Mittag des 2. Juni.)

XXII.

Die Ergebnisse der Skagerrak-Schlacht

Wir halten es für zwecklos, die vielumstrittene Frage zu erörtern: Wer hat die Schlacht gewonnen? Im Landkrieg ist es meistens angängig, der einen oder der anderen Partei den taktischen Sieg zuzusprechen, weil sie das Schlachtfeld behauptet hat. Aber auch dort haben häufig taktische Siege keine strategische Bedeutung erlangt. Mit anderen Worten: Taktische Siege haben nicht immer Einfluß auf den Gesamtverlauf eines Krieges. In Seekriegen ist das Behaupten des Schlachtfeldes ohne Bedeutung und ein Begriff ohne Sinn. Im Seekrieg gibt die Auswirkung einer Schlacht auf den Gesamtverlauf des Krieges und den endgültigen Ausgang der Feindseligkeiten den Ausschlag. Wir können uns daher auf die Erörterung folgender Punkte beschränken:

1. Die materiellen und personellen Verluste.
2. Die Auswirkungen der Schlacht auf Pläne und Verhalten der beiden Oberbefehlshaber nach der Schlacht.
3. Die Auswirkung der Schlacht auf den Geist der kriegführenden Völker.

Die tatsächlich eingetretenen Verluste sind nach drei Gesichtspunkten zu bewerten:

1. Gesunkene Schiffe.
2. Beschädigte Schiffe.
3. Durch Tod und Verwundung ausgefallenes Personal.

Ein im Krieg gesunkenes Schiff bedeutet eine Verminderung des Bestandes der betreffenden Marine. Sein Ersatz erfordert, wenn es sich um ein großes Schiff handelt, mindestens einen Zeitraum von drei Jahren und einen gewaltigen Aufwand von Geld, Material und Arbeit, die anderen Kriegsbedürfnissen entzogen werden müssen. Schwerbeschädigte Schiffe können indessen in der Höchstzeit von einigen Mo-

naten repariert werden. „Derfflinger" war in 4½ Monaten wieder kriegsbereit; „Seydlitz" in 3½ Monaten. Alle anderen bei Skagerrak beschädigten Schiffe wurden in 2½ Monaten repariert. Auch die ausgedehntesten Reparaturen sind im Vergleich zu einem Ersatzbau billig, was Geld, Arbeit und Materialaufwand anbetrifft. Daher schlagen Totalverluste von Schiffen in der Seeschlacht weit mehr zu Buch als Schäden der Schiffe, die unter ihrer Flagge schwimmend bleiben.

Nachstehende Tabelle ergibt das Verhältnis der Tonnage der gesunkenen britischen und deutschen Schiffe:

Schiffe erster Ordnung					
Britisch:	„Queen Mary"	26350 t	Deutsch:	„Lützow"	26700 t
	„Indefatigable"	18800 t		„Wiesbaden"	5000 t
	„Invincible"	17250 t		„Elbing"	4400 t
	„Tipperary"	1430 t		„Rostock"	4900 t
	„Turbulent"	1100 t		„V 27"	960 t
	„Fortune"	965 t		„V 29"	960 t
	„Ardent"	935 t		„S 35"	956 t
	„Shark"	935 t		„V 48"	1170 t
	„Sparrowhawk"	935 t			
	„Nestor"	890 t			
	„Nomad"	890 t			
Schiffe zweiter Ordnung					
Britisch:	„Defence"	14600 t	Deutsch:	„V 4"	687 t
	„Warrior"	13550 t			
	„Black Prince"	13350 t			
Schiffe dritter Ordnung					
			Deutsch	„Pommern"	13200 t
				„Frauenlob"	2700 t
	Summe	111980 t		Summe	62233 t

Wir haben die Schiffe in drei Klassen eingeteilt, die ihrer Gesamtkampfkraft entsprechen, damit der Leser zu einer richtigen Einschätzung des Wertes der gesunkenen Schiffe gelangen kann. Eine Erklärung, warum gewisse deutsche Schiffe als Schiffe zweiter bzw. dritter Ordnung bezeichnet sind, erscheint notwendig. Das Predreadnought-Linien-

schiff „Pommern" war zweifellos nicht mehr zur Teilnahme an Flottenoperationen geeignet, vielleicht wäre es in der Ostsee noch verwendbar gewesen. Der häufiger im Verlauf des Krieges eingetretene Verlust von britischen Predreadnought-Linienschiffen wurde gleichfalls stets als belanglos für die Kriegführung erachtet.

Die drei Panzerkreuzer „Defence", „Warrior" und „Black Prince" waren nur von geringem Wert in der Seeschlacht, aber beim Anmarsch noch nützlich als Marschsicherung. Ferner war der Typ geeignet zum Geleiten von Transporten und Handelsschiffen sowie für Operationen gegen getarnte Handelszerstörer.

Der deutsche Leichte Kreuzer „Frauenlob" war von sehr kleinem und veraltetem Typ, mit einer Geschwindigkeit von nur 21,5 Knoten. Er war selbst für die Verwendung in dem Verbande der alten Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe schon zu langsam. Der Zerstörer „V 4" war ein kleines Boot von 687 Tonnen und hatte nur noch geringen Wert bei den Operationen der Flotte, wie schon in dem Kapitel über die Nachtkämpfe gesagt.

Ferner könnte die Frage, warum „Invincible" und „Indefatigable" nicht zu den Schiffen II. Ordnung gerechnet wurden, aufgeworfen werden. Letztere war ein leistungsfähiges und an Kampfkraft der „von der Tann" gleichzusetzendes Schiff. „Invincible" war dagegen von viel älterem und kleinerem Typ, sie war der Vorläufer des Schlachtkreuzertyps, von dem Lord Fisher so große Stücke hielt. Der „von der Tann" etwas unterlegen, füllte sie nicht nur ihren Platz in der Gefechtslinie der Schlachtkreuzer aus, sondern spielte auch bei der Vernichtung der „Wiesbaden" und dem wirkungsvollen Schnellfeuer auf „Lützow" eine beachtenswerte Rolle. „Invincible" gehörte außerdem zu den Schiffen, die Graf Spees Geschwader bei den Falklandinseln vernichteten. Wir fühlen uns berechtigt, beide noch zu den Schiffen I. Ordnung zu zählen.

Wir weisen darauf hin, daß das Verhältnis der gesunkenen Schiffe bei beiden Flotten beinahe das gleiche war wie das ihrer Stärke, nämlich 8 zu 5. Die Zahl der gesunkenen Schiffe bedeutete daher, im ganzen genommen, keine Verschiebung des Kräfteverhältnisses der beiden Gegner. Die Überlegenheit der Briten an Schlachtkreuzern verminderte sich indessen beträchtlich, und zwar in einem Maße, daß die Deutschen nach Fertigstellung von „Hindenburg" mit 5 gegen 7 Schiffe

ihnen die Überlegenheit in diesem wichtigen Schiffstyp streitig machen konnten.

Wir kommen nun zu den beschädigten Schiffen und erinnern daran, daß solche nicht entfernt die Rolle spielen, wie Totalverluste durch gesunkene Schiffe. Von den Großkampfschiffen erhielten „Oldenburg", „Nassau", „Rheinland" und „Westfalen" im ganzen fünf 10,2-cm-Treffer, wir haben sie nicht in die Tabelle aufgenommen, weil ihre materiellen Schäden ganz unbedeutend waren. Ebenso erhielt eine große Anzahl von den britischen Schiffen 15-cm-Treffer von geringer Wirkung. Wir halten es für richtig, auch die beschädigten Schiffe in drei Klassen laut nachstehender Tabelle einzuteilen:

Britisch	Deutsch
Schwer beschädigte Schiffe	
„Warspite" 13 Treffer	„Seydlitz" 21 Treffer
„Marlborough" Torpedotreffer	„Derfflinger" 17 Treffer
	„Ostfriesland" Minentreffer
Schiffe mit mittleren Beschädigungen	
„Lion" 12 Treffer	„König" 10 Treffer
„Princeß Royal" 9 Treffer	„Großer Kurfürst" 8 Treff.
„Tiger" 16 Treffer	„Markgraf" 8 Treffer
„Barham" 6 Treffer	„von der Tann" 4 Treffer
„Malaya" 8 Treffer	„Moltke" 4 Treffer
Leicht beschädigte Schiffe	
„Colossus" 2 Treffer	„Kaiser" 2 Treffer
„New Zealand" 1 Treffer	„Helgoland" 1 Treffer

Aus der Tabelle geht hervor, daß die deutschen Großkampfschiffe, gesunkene Schiffe ausgenommen, etwas schwerere Beschädigungen als die britischen erlitten. „Seydlitz" und „Derfflinger" erlitten schwerere Beschädigungen als irgendein britisches Schiff, gleichwohl waren die Beschädigungen der „Warspite" auch sehr erheblich. Setzen wir einen Torpedo- bzw. Minentreffer gleich fünf Geschütztreffern, so erhielten von den nichtgesunkenen Großkampfschiffen die britischen 72 Treffer, die deutschen dagegen 83.

Was die Beschädigungen der Leichten Kreuzer anbetrifft, so sind

die deutschen dabei wesentlich besser gefahren. Die britischen erhielten 66, die deutschen 15 Treffer, darunter einen 30,5-cm-Treffer.

Schwer beschädigte Schiffe	
Britisch: „Chester" 17 Treffer „Southampton" 18 Treffer „Dublin" 13 Treffer „Castor" 10 Treffer	Deutsch: „Pillau" 1 schwerer Treffer
Leicht beschädigte Schiffe	
Britisch: „Canterbury" 1 Treffer „Falmouth" 1 Treffer „Galatea" 1 Treffer „Calliope" 5 Treffer	Deutsch: „Frankfurt" 3 Treffer „Stettin" 2 Treffer „München" 5 Treffer „Hamburg" 4 Treffer

Die Beschädigungen der Zerstörer waren bei den Deutschen weit geringer als bei den Briten.

Britisch	Deutsch
„Acasta" 3 Treffer (außer Gefecht) „Defender" 1 schwerer Treffer (außer Gefecht) „Moorsom" 1 Treffer „Onslaught" 1 Treffer (außer Gefecht) „Broke" 9 Treffer und Kollision (außer Gefecht) „Onslow" 5 Treffer (außer Gefecht) „Marne" 1 Treffer „Petard" 6 Treffer „Porpoise" 2 Treffer „Spitfire" 8 Treffer und Kollision (außer Gefecht) „Contest" Kollision (außer Gefecht)	„S 50" 1 Treffer „B 98" 1 Treffer „G 40" 1 Treffer „S 32" 3 Treffer (außer Gefecht) „S 51" 1 Treffer „G 41" 1 Treffer „V 28" 1 Treffer

Auf britischer Seite wurden sieben Zerstörer außer Gefecht gesetzt, auf deutscher dagegen nur einer.

Zusammenfassend stellen wir fest; die Beschädigungen der nicht gesunkenen Schiffe waren bei den Deutschen größer, was Großkampfschiffe anbetrifft, dagegen bei den Briten größer, was leichte Streitkräfte anbetrifft. Das bedeutet ein weniger günstiges Ergebnis für die Deutschen. Die Briten hatten ferner eine größere Anzahl von Repa-

raturgelegenheiten auf Werften als die Deutschen, sie konnten daher die gleichen Schäden weit schneller ausbessern, als die Deutschen. Letztere mußten infolgedessen ihre geplanten Unternehmungen bis zum August verschieben und auch dann noch auf die Mitwirkung von zwei ihrer Schlachtkreuzer verzichten, während den Briten die Beseitigung aller Schäden viel früher gelang.

In bezug auf Personalverluste waren die Deutschen bei weitem im Vorteil, ihre Verluste betrugen nur 2921 Mann gegen 6945 bei den Briten. Der Unterschied beruht darauf, daß die Briten eine größere Anzahl von Totalverlusten hatten und daß sie, abgesehen von „Warrior" und „Sparrowhawk", nur wenig Leute von ihren sinkenden Schiffen retteten. Die Deutschen retteten andererseits fast die gesamten Besatzungen von „Lützow", „Elbing" und „Rostock" und hatten somit eine Reserve von über 2000 Offizieren und Mannschaften für die Ausfälle auf ihren Schiffen, einschließlich der 434 Verwundeten, und für andere Zwecke verfügbar. Die Briten verloren in der Person des Konteradmirals Hood zweifellos einen ihrer fähigsten Seeoffiziere.

Wir sind der Ansicht, daß alles in allem die materiellen und personellen Verluste ungefähr in demselben Verhältnis zueinander stehen, wie die Stärke beider Flotten. Keine der beiden Parteien war in dieser Hinsicht im Vorteil.

Wir gehen nun dazu über, soweit es möglich ist, zu bestimmen, welchen Einfluß die Schlacht auf die Pläne der Oberbefehlshaber und den weiteren Verlauf des Seekrieges in der Nordsee gehabt hat. Was Scheer anbetrifft, so ist selbstverständlich, daß er die von ihm geplanten Unternehmungen bis zur Wiederherstellung seiner zahlreichen havarierten Schiffe aufschieben mußte, was ihn 2½ Monate kostete.

Scheer war jedoch fest entschlossen, nach diesem Zwischenspiel den Seekrieg wie bisher weiterzuführen. Er sprach von „dem Erfolg, den er errungen hatte", erhob aber offiziell keinen Anspruch auf einen Sieg. Er war befriedigt von den Leistungen seiner Leute und seiner Schiffe und schrieb an den Kaiser: „Die Schlacht hat bewiesen, daß wir uns in dem Ausbau unserer Flotte, in der Entwicklung der einzelnen Schiffstypen von richtigen strategischen und taktischen Anschauungen haben leiten lassen, und daß wir deshalb die eingeschlagene Bahn weiter verfolgen müssen."

Er war mehr denn je davon überzeugt, daß das Großkampfschiff der Grundpfeiler der Seemacht ist und bleibt.

Scheer war auch ebenso wie früher davon überzeugt, daß er eine Entscheidungsschlacht mit dem Gegner vermeiden mußte. Er gab zu, daß die Zerstörerangriffe „schließlich eine glatte Loslösung vom Feinde ermöglicht hätten". Er war vorsichtig genug, die Ergebnisse der Zerstörerangriffe nicht im voraus bekanntzugeben.

„Bei günstigem Verlauf zukünftiger Operationen wird der Gegner zwar empfindlich geschädigt werden können, trotzdem kann kein Zweifel bestehen, daß selbst der glücklichste Ausgang einer Hochseeschlacht England in diesem Kriege nicht zum Frieden zwingen wird. Die Nachteile unserer militärgeographischen Lage gegenüber der des Inselreichs und die große materielle Übermacht des Feindes werden durch die Flotte nicht ausgeglichen werden können."

Vorstehendes Urteil Scheers über die Lage war nach unserer Ansicht vollkommen richtig. Es traf in jeder Einzelheit zu, sowohl in der Zeit vor wie in der Zeit nach der Schlacht. Unter den gegebenen Verhältnissen hatte die Flotte soviel geleistet, als von ihr vernünftigerweise erwartet werden konnte. Wenn wir das Stärkeverhältnis der beiden Flotten zueinander in Betracht ziehen, hatte Scheer trotz der Übernahme eines enormen Risikos da geendet, wo er angefangen hatte. Jellicoe dagegen war es gelungen, das Kräfteverhältnis ohne Eingehen eines größeren Risikos stabil zu erhalten.

Mit ein Grund für Scheers so bestimmt geäußerte Meinung war, daß er in einem Absatz hinter dem soeben wörtlich wiedergegebenen Teil seines Berichtes, die Wiederaufnahme des uneingeschränkten Unterseebootkrieges als das einzige Mittel für eine sieghafte Beendigung des Krieges in absehbarer Zeit empfahl. Auch hierin hatte Scheer bis zu einem hohen Grade recht. Diese Art, den Krieg zu führen, hatte zweifellos bessere Erfolgsaussichten als andere Deutschland offenstehenden Wege. Ob das Ergebnis der Endsieg sein würde, war keineswegs sicher, aber im Kriege ist nichts sicher. Da Scheer auch schon früher bemüht gewesen war, die Erlaubnis des Kaisers für den Unterseebootkrieg zu erhalten, zeigte die erneute Festlegung und Äußerung seiner Erwägungen keinerlei Änderung seiner Ansichten und Pläne. Die Schlacht hatte, soweit wir es feststellen können, also keinen Einfluß auf die strategische Verwendung der Hochseeflotte, ab-

gesehen davon, daß sie einen Aufschub der offensiven Unternehmungen bis zum August herbeiführte.

Dagegen ergibt eine Prüfung der Verlautbarungen Jellicoes, daß die Erfahrungen der Flotte am 31. Mai ihn veranlaßten, in Zukunft noch weit vorsichtiger zu operieren, als vor und während der Schlacht.

Schreiten wir jetzt zu einer kritischen Würdigung der moralischen Folgen des Kampfes. Skagerrak beeinflußte in dieser Hinsicht selbstverständlich nicht nur die sich gegenüberstehenden Flotten, sondern auch alle im Felde stehenden Heere und die öffentliche Meinung der ganzen Welt. Jellicoe benutzte den Monat Juni für die Reparatur seiner havarierten Schiffe und zu Umbauten auf ihnen, die sich in der Schlacht als notwendig erwiesen hatten. Die Flotte ging in diesem Monat nicht in See. In der ersten Woche des Juli waren die Reparaturen auf fast allen Schiffen beendet. Im Juli ging die Flotte nur einmal zu Übungen in der Nähe der Shetlandinseln, weit nördlich von Scapa, in See. In der Nacht des 24. Juli gerieten die Großkampfschiffe „Warspite" und „Valiant" im Scapa Flow in Kollision, sie mußten zur Reparatur gedockt werden. Am 29. Juli traten „Chester" und „Marlborough" wieder zur Flotte. Man beachte, daß Jellicoe nach Skagerrak alle offensiven Maßnahmen mit dem Ziel, die Deutschen zur Schlacht herauszulocken, endgültig aufgab.

Die vorsichtigen und wohlerwogenen Worte Scheers überzeugten in Deutschland jedermann, daß die Hochseeflotte, ihrer Aufgabe gewachsen, Vorzügliches geleistet hatte. Und das gerade zu der Zeit, als die Armeen der Zentralmächte durch zahlreiche Offensiven hart bedrängt wurden. Brussilow hatte am 4. Juni in Galizien zur Entlastung der am Trentino geschlagenen Italiener angegriffen. Die österreichische Front in Galizien war durch Abgabe von Sturmtruppen nach Italien so geschwächt, daß sie vor den Russen beinahe ohne Widerstand zurückwich. Brussilow erreichte neben dem Gewinn von viel Land und einer großen Zahl von Gefangenen seinen Hauptzweck, die Verfolgung der Italiener zum Stillstand zu bringen. Die Österreicher gaben ihren Angriff am Trentino auf und warfen Verstärkungen nach Galizien. Die Italiener griffen ihrerseits an und eroberten viel von dem Gebiet, das sie verloren hatten, zurück. Die Deutschen mußten einen großen Teil der galizischen Front übernehmen, da Brussilows Erfolge andauerten. Die Bereitstellung der dazu notwendigen Reserven machte Schwierigkeiten. Falkenhayn ließ

immer noch Sturm auf Verdun, seine tapferen Truppen hatten bei dem heldenmütigen Widerstand der Franzosen sich am 24. Juni bis auf das Letzte verausgabt. Am nämlichen Tage setzte die Artillerievorbereitung für die Sommeoffensive ein. Am 1. Juli griffen die Briten und Franzosen an. Der erbarmungslose Erschöpfungskrieg begann. Der mit der Zeit zum Symbol gewordene Name Verdun gab der verhältnismäßig unwichtigen Stellung eine vom Standpunkt der Kriegführung nicht gerechtfertigte Bedeutung. Falls es nicht glückte, die Stadt zu nehmen, mußte sich daraus für die Deutschen moralisch eine Niederlage in der über lange Zeit ausgedehnten Schlacht ergeben. Während des ganzen Juli bis in den August hinein nahmen die Kämpfe an der Somme und in Galzien ihren Fortgang.

Am 1. August eroberten die Italiener Görz, einen festen Platz, der ebenfalls Symbol geworden war. Rumänien war im Begriff, in den Krieg einzutreten.

War es danach ein Wunder, daß die Nachricht von Skagerrak den Deutschen neuen Mut einflößte? Bis dahin war die Flotte zurückgehalten worden, während die Armee immer aufs neue verlustreiche Kämpfe zu bestehen hatte. Die Marine hatte jetzt bewiesen, daß sie auch etwas leisten konnte, sobald sie nur die Gelegenheit dazu hatte. Sie hatte sich hervorragend geschlagen. Sie konnte von Heldentaten ihrer Offiziere und Mannschaften berichten. Sie hatte sich mit dem überwältigend überlegenen Gegner Auge in Auge gemessen und war glücklich heimgekommen, nachdem sie ihm schwere Verluste, größere als sie selbst erlitt, zugefügt hatte. Skagerrak war der Lichtblick in der Zeit schwerer Spannung vom Juni bis November, er leuchtete, gegen den dunklen Hintergrund gesehen, noch heller auf.

Die Berichte der verantwortlichen Stellen betonen einstimmig, daß die Schlacht einen ausgezeichneten Einfluß auf den Geist der Besatzungen der Hochseeflotte ausübte. Der nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Bericht des österreichischen Marineattachés wirkt in dieser Hinsicht besonders überzeugend.

Unterstellungen, daß die späteren Meutereien in der Hochseeflotte auf Skagerrak zurückführten, finden keine Bestätigung durch Tatsachen. Ebenso unbegründet ist unserer Ansicht nach die Behauptung, die Schlacht sei der Anlaß zu überstürzter Erklärung des Unterseebootkrieges gewesen, aus der sich dann die Intervention Amerikas und

die Niederlage Deutschlands ergab. Wir werden über diese Dinge noch einiges sagen.

Sicher ist, daß der Kampf eine bedauerliche Auswirkung auf den Geist der Grand Fleet hatte. Das Schauspiel der Explosion von vier großen britischen Schiffen übte einen ernüchternden Einfluß auf die vielen Hunderte von Offizieren und Mannschaften aus, die Gelegenheit hatten, eine oder mehrere dieser Tragödien und entsetzlichen Katastrophen mit anzusehen. Aus den Bekanntmachungen Jellicoes und Beattys geht hervor, wie groß die Trauer über die schweren Verluste war. Sehr unglücklich war die Spaltung des Offizierkorps nach der Schlacht in eine Beatty- und eine Jellicoe-Partei. Tiefe Erbitterung herrschte über das Verhalten der Presse in den Reihen der Offiziere. Immerhin war die jedem Briten angeborene Tapferkeit und Entschlossenheit in der Flotte nicht erschüttert. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß eine zweite Schlacht mit demselben grimmigen Mut und vielleicht sogar freudig durchgefochten worden wäre.

In einer Beziehung war Skagerrak ein Segen für die britische Marine. Das übergroße Selbstvertrauen gewisser Kreise hatte einen argen Stoß bekommen. Die Folge davon waren viele Verbesserungen sowohl in technisch-materieller Beziehung, als auch bei der Ausbildung des Personals.

In einer Reihe nichtoffizieller Veröffentlichungen finden wir die Unterstellung, der Grund, weshalb Jellicoe nicht energischer angegriffen hätte, sei der, daß bei einem Versuch, die Deutschen zu vernichten, die dabei sicherlich sehr großen Verluste der Grand Fleet die Vormachtstellung der Briten zur See erschüttert und sie einer neutralen Macht, wahrscheinlich den Vereinigten Staaten, zugespielt hätten. Zur Zeit der Skagerrakschlacht verfügte der britische Oberbefehlshaber über 42 Großkampfschiffe, der deutsche über 23. Es wird allgemein als wahrscheinlich anerkannt, daß bei einer bis zum Ende durchgeschlagenen Schlacht zwischen zwei Flotten von einem derartigen Stärkeverhältnis die Stärke der überlegenen während des Kampfes in demselben Maßstabe wächst, wie ein Kapital, bei dem Zins auf Zins gelegt wird. Daher behaupten viele Sachverständige, man dürfe nicht die Zahlen 42 und 23 zum Vergleich heranziehen, sondern ihr Quadrat, d. h. 1764 : 529, das ergibt ein Verhältnis von über 3 zu 1. Das Verhältnis dürfte übertrieben groß sein. Unserer Ansicht nach wäre die Vernichtung von 23 deutschen Schiffen bei vor-

sichtiger Schätzung mit dem Verlust von 14 britischen Schiffen verbunden gewesen. Danach würde sich die britische Flottenstärke von 42 auf 28 Großkampfschiffe verringert haben.

Die Vereinigten Staaten besaßen am 31. Mai 1916 nur 12 Großkampfschiffe erster Ordnung, 45 Zerstörer von meist kleinem Typ, keine leistungsfähigen Kreuzer und nur wenige kleine Unterseeboote. Es ist daher schwer einzusehen, warum die Vorherrschaft zur See nach Vernichtung der deutschen Hochseeflotte von Großbritannien auf die Vereinigten Staaten übergehen sollte. Im Gegenteil! Wir sind des festen Glaubens, daß am 31. Mai 1916 ein Trafalgar die britische Vorherrschaft für lange Dauer in der Zukunft neu gefestigt hätte. Eine solche Vorherrschaft beruht ebensosehr auf moralischer wie auf materieller Grundlage. Nach unserem bescheidenen Urteil, das ja nicht ausschlaggebend zu sein braucht, haben die Briten bei Skagerrak die schwer abzuwägende und zu schätzende moralische Grundlage ihrer Vorherrschaft zur See verloren. Jellicoe hatte den Ausspruch Napoleons vergessen: „Ein moralischer Erfolg ist dreimal so viel wert als ein materieller." Der Vergleich und die Aufrechnung toten Schiffsmaterials ist keineswegs der ausschlaggebende Faktor im Seekrieg. Amerikanische bzw. japanische Seeleute werden sich in Zukunft niemals wieder durch die ruhmreiche und überwältigende Kraft ausstrahlende Tradition der britischen Marine einschüchtern lassen. Die erste Folge war, daß Großbritannien 1922 den Vereinigten Staaten die Parität zugestehen mußte, dies nachdem es viele bei Skagerrak durch die Taktik eines Fabius gerettete Schiffe bereits aus Sparsamkeitsgründen aus den Flottenlisten gestrichen hatte.

Würde jedoch ein Trafalgar bei Skagerrak nicht noch andere unmittelbare und noch weit wichtigere Folgen gezeitigt haben? Wir wollen und wagen es nicht zu prophezeien, welchen Einfluß die Vernichtung der Hochseeflotte auf den nach Skagerrak einsetzenden Unterseebootkrieg, die Entwicklung der inneren Angelegenheiten in Rußland und dessen militärische Leistung, die Ostseekriegführung und den Handel daselbst und das Ringen an der Westfront gehabt hätte. Aber niemand wird bestreiten, daß der schließliche Sieg der Alliierten durch einen entscheidenden britischen Sieg bei Skagerrak beschleunigt und damit unzählige Menschenopfer erspart geblieben wären.

Wenn wir ferner das Ineinandergreifen aller Kriegshandlungen in Rechnung ziehen, würde nicht eine Niederlage der Deutschen bei

Skagerrak ähnlich der russischen bei Tsushima in dem kritischen Sommer von 1916 den Zusammenbruch der Zentralmächte zur Folge gehabt haben?

Die Frage wirft sich auf: Wie sollte die britische Admiralität nach der Schlacht die Geschehnisse vor der Öffentlichkeit vertreten? Lord Balfour und die Regierung befanden sich zweifellos in einem schwierigen Dilemma. Unserer Meinung nach standen zwei Wege offen. Man hatte die Wahl, auf die Nelson-Tradition der britischen Marine zurückzugreifen, oder ihren Ersatz durch die Corbett-Jellicoe-Lehre von der verneinenden Kriegführung öffentlich zu verkünden. In letzterem Falle hätte man in großen Zügen nachstehendes beschließen müssen: Wir werden das Verhalten Jellicoes decken. Wir müssen unserem Volk durch Erziehung Verständnis dafür beibringen, daß der Seekrieg sich geändert hat. Wir werden keine zweite Entscheidungsschlacht herbeiführen, sie ist für uns unwichtig und bedeutungslos. Wir haben es nicht mehr nötig, zu schlagen. Unsere Aufgabe ist es, den Aufbau einer Flotte von erdrückender Überlegenheit zu betreiben, die den Feind abhalten wird, sich mit offensiven Unternehmungen gegen uns zu weit vorzuwagen. Die Zeit arbeitet für uns. Letzten Endes müssen wir doch siegen, wenn es auch zwei, drei oder vier Jahre länger dauern sollte. Es heißt, Geduld haben. Die Grand Fleet ist auf dem Posten, den britischen Inseln kann nichts geschehen.

Sollte aber der alte Geist wieder zur Herrschaft gelangen, so hätte die Admiralität öffentlich zugeben müssen, daß durch Billigung der Jellicoeschen Art, taktisch nach dem Vorbild eines Fabius zu verfahren, eine große Gelegenheit, den Feind zu vernichten, verpaßt sei. Sie hätte dann erklären müssen: Wir geben unseren Fehler offen zu. Wir brauchen wieder Männer wie Nelson, Hawke oder Drake, zum mindestens aber wie Cornwallis oder Collingwood. Wir wollen uns wieder an unsere alte ruhmreiche Tradition erinnern. Wir wollen uns, wie Henry Whyte, nach den ersten Tagen des Kampfes mit der spanischen Armada, darauf einstellen, daß Britanniens Rolle im Krieg die des Angreifers sein muß. Wir werden uns völlig umstellen. Der Erste Lord und der Erste Seelord, Lord Balfour und Henry Jackson, sind zurückgetreten. Wir schlagen Jellicoes Ablösung vor, weil sich seine Anschauungen nicht mit unserer Nelson-Tradition decken, und Beatty's, weil er kein taktisches Geschick gezeigt hat. Wir wollen in der gesamten Flotte rücksichtslos einen Wechsel der leitenden Per-

sönlichkeiten vornehmen und Offiziere mit der Führung betrauen, die Angriffsgeist, Initiative und technisches Können besitzen, Eigenschaften, die von Stunde ab zur Flottenführung und Durchführung der Lehren eines Nelson erforderlich sind. Wir werden auch Unvollkommenheiten des Materials beseitigen und, wo es nötig ist, den Stand der Ausbildung des Personals heben. Wir müssen lernen, wie man nachts Zerstörerangriffe ansetzt, die Schlachtkreuzer müssen eine intensive Durchbildung im Schießen erhalten. Unser heißester Wunsch ist, Scheer und Hipper möchten uns erneut Gelegenheit zum Messen der gegenseitigen Kräfte, wenn sie darauf bestehen, Schiff gegen Schiff, geben, und zwar an jedem beliebigen Ort in der Nordsee.

Kämpfen oder Nichtkämpfen, das war die Frage. Wir hätten an der Stelle der Admiralität den Kampf gewählt. Die Admiralität zog es vor, nicht zu kämpfen. Der Beschluß bedeutet eine Belastung für die britische Marine, von der sie sich so bald nicht befreien wird. Jeder britische Befehlshaber, der instinktiv bereit ist, das Risiko zu wagen, das immer die unvermeidliche Voraussetzung für seemännisch-militärische Großtaten bleibt, wird stets durch eine wahre Bibliothek von Büchern und Schriften und mit listigen Gründen und schlauer Beweisführung belehrt werden, daß ein Jellicoe es verstand, im Weltkrieg zu siegen, „ohne etwas dem Zufall zu überlassen“.

Wir halten es abschließend für geboten, die an vielen Stellen unseres Buches verstreuten Urteile über das Verhalten der führenden Persönlichkeiten auf britischer und deutscher Seite nochmals zusammenzufassen. Unsere Urteile fußen auf dem von den einzelnen Befehlshabern bei Skagerrak bewiesenen taktischen Leistungen.

Hipper steht mit seinen Leistungen bei weitem an erster Stelle. Sein fachmännisches Können und sein unerschrockener Mut stempeln ihn zu einem der größten Führer in der Seekriegsgeschichte. Sein einziger Fehler war der Versuch, mit den Schlachtkreuzern am Abend wieder an die Spitze der Schlachtlinie aufzudampfen; der beruhte aber darauf, daß er die Befehle Scheers nicht erhalten hatte, und auf seinem lobenswerten, aber verfehlten Bestreben, die vorliche Stellung wiederzugewinnen, die seiner Ansicht nach den Schlachtkreuzern zukam.

Wir können ferner den Leistungen Heinrichs und seiner beiden Flottillenchefs, Max Schultz und Goehle, unsere Bewunderung nicht vorenthalten. Alle deutschen Geschwaderchefs, Behncke, Schmidt

und Mauve, bewährten sich als Führer, wenn sie auch nicht allzuviel Gelegenheit zu selbständigem Handeln hatten. Scheers außerordentliche Entschlußkraft in schwieriger Lage und besonders seine Führung in der Nacht finden unsere höchste Anerkennung. Seine wiederholte Verkennung der taktischen Lage in dem zweiten Teil der Tagschlacht macht es uns aber unmöglich, in ihm einen geschickten Taktiker zu erblicken. Kein einziger der deutschen Befehlshaber hat irgendwie versagt. Auf britischer Seite hat Evan=Thomas taktisch am besten geführt. Diese Ansicht gründet sich darauf, daß er während seiner Verfolgung durch die Hochseeflotte Beachtenswertes geleistet hat. Nach ihm kommt Hood. Wir hätten ihn wahrscheinlich an erster Stelle nennen müssen, wenn er länger gelebt hätte. Sein kurzes, nur eine halbe Stunde währendes Wirken war ein glänzender Erfolg. Von den Befehlshabern leichter Streitkräfte findet die Leistung Goodenoughs, Le Mesuriers und Stirlings unseren Beifall. Den vielen kühnen Zerstörerkommandanten haben wir im Verlauf der Schilderung der Schlacht bereits gebührende Anerkennung gezollt. Wir brauchen hier nichts mehr über diese hervorragenden Männer und den Wagemut ihrer trefflichen Besatzungen hinzuzufügen.

Jellicoe führte seine Flotte nach unserer Ansicht vorzüglich, aber in Übereinstimmung mit seiner unbelehrbar starren und falschen Auffassung des Seekriegs. Beatty machte bis 6 Uhr nachmittags zahlreiche Fehler und zeigte kein taktisches Verständnis. Wir halten ihn, trotz seiner tapferen und angriffsfreudigen Führung, sowohl Jellicoe wie Scheer gegenüber in fachmännischem Können für entschieden unterlegen. Die Leistungen einiger britischer Führer müssen als unzulänglich bezeichnet werden.

Jellicoe und Scheer vergleichend, kommen wir zu der Ansicht, daß ersterer falsche Lehren über den Seekrieg vortrefflich zur Ausführung brachte, während Scheer seine richtige Auffassung des Seekrieges wenig glücklich zur Geltung brachte. Jellicoe konnte etwas, aber der Spartaner sagt: „Kenntnisse und Geschicklichkeit sind wertlos, wenn man nicht zu kämpfen versteht." Scheer war eine Persönlichkeit und eine Kampfnatur, ihm fehlte die Fähigkeit, sich in die taktische Lage einzufühlen. Jellicoe war ein Mc. Clellan; Scheer war ein Blücher ohne Gneisenau. Es wäre interessant, zu erfahren, ob die Kapitäne v. Trotha und v. Levetzow überhaupt bzw. in welcher Richtung bei

den Entschüssen Scheers zwischen 6.45 Uhr und 7.30 Uhr abends mitbestimmend waren.

Schließlich erhebt sich die Frage, welche Flotte hat alles in allem die besseren Leistungen bei Skagerrak aufzuweisen? Die Entscheidung ist nicht leicht. Nur zu Beginn bei der Kreuzerschlacht wurde unter gleichen Bedingungen gekämpft. Zweifellos waren dabei die deutschen Schlachtkreuzer den britischen weit überlegen. Bei dem Gefecht zwischen 5.00 Uhr und 5.40 Uhr neigen wir zu der Auffassung, daß das 5. britische Linienschiffgeschwader zu einer Zeit, als die Stärke der beiderseitigen Streitkräfte annähernd gleich war, sich den Deutschen etwas überlegen erwies. Bei dem Zusammenstoß der Flotten kommt ein Vergleich der artilleristischen Leistungen nicht in Frage. Das sichere Manövrieren der deutschen Schlachtlinie war über jedes Lob erhaben, die Angriffe der VI. und IX. Flottille waren vorbildlich. Die britische Schlachtlinie bewies beim Ausweichen vor Torpedos beachtenswertes seemännisches Geschick. Das Nachtschießen der Deutschen war hervorragend gut, die Leistungen der britischen Zerstörer waren, abgesehen von der 12. Flottille, durchweg unzulänglich. Der Sicherungsdienst gegen Gefechtsschäden arbeitete auf den deutschen Schiffen bemerkenswert gut.

Wir kommen zu dem Schluß, daß die Hochseeflotte, Schiff für Schiff, in jeder Hinsicht etwas bessere Leistungen zeigte, als die Grand Fleet, was jedoch die große zahlenmäßige Überlegenheit der Briten keinesfalls wettmachen konnte. Scheer hätte sicherlich den Kampf mit einer überlegenen britischen Flotte unter beiderseitig gleichen Erfolgsaussichten aufnehmen können bei einem Kräfteverhältnis von 6 : 5, niemals aber bei einem Kräfteverhältnis von 8 : 5.

XXIII.

Schilderung des weiteren Kriegsverlaufs bis Kriegsende

Wir haben gesehen, daß um die Mitte des August die Lage für die Mittelmächte recht kritisch war. Auf jeden Fall hat Scheer mit seinem kühnen Plan, wieder die Offensive zu ergreifen, großen Mut bewiesen. Da es ihm jedoch nicht gelang, Bethmann-Hollweg von der Notwendigkeit einer Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges zu überzeugen, mußte wiederum die Hochseeflotte tun, was sie konnte.

Am Abend des 18. August um 10 Uhr ging Scheer zur Ausführung seines gewagten Sunderland-Unternehmens in See. Hipper hatte Befehl, mit 2 Schlachtkreuzern und 3 Linienschiffen vorzugehen und den genannten Platz an der englischen Küste zu bombardieren, während Scheer mit dem Gros von 15 Linienschiffen als Deckung folgte. In der Nordsee befanden sich 24 deutsche Unterseeboote. Die früheren Unternehmungen hatten erwiesen, daß die englischen Verbände in der Regel unter dem Schutze der Dunkelheit von ihrer Basis aus in See gingen. Deshalb waren die Unterseeboote so weit in der Nordsee vorgeschoben, daß sie während der Tagesstunden mit den Engländern Fühlung nehmen konnten. Acht deutsche Luftschiffe waren aufgestiegen, vier standen nördlich und vier südlich der deutschen Anmarschlinie. Sie hatten die Aufgabe, Scheer einzeln marschierende britische Verbände, die er angreifen konnte, zu melden. Gleichzeitig sollten sie ihn bei der Annäherung stärkerer Kräfte, vor denen er sich zurückziehen mußte, warnen. Der Plan war ausgezeichnet. Seine erfolgreiche Durchführung hing indessen davon ab, ob die Luftschiffe auch in der Lage waren, zuverlässige Meldungen abzugeben.

Noch vor dem Inseegehen gab Scheer den Vorteil der Initiative und der Überraschung aus der Hand, indem er, noch in den eigenen

Gewässern befindlich, funkentelegrafisch Befehle gab. Dadurch setzte er die Engländer in Stand, schon am Vormittag des 19. August darauf zu schließen, daß die Hochseeflotte sich zu einem Vorstoß in die Nordsee versammelte. Und so gingen, als Scheer seine Basis verließ, die Engländer gleichfalls in See. Jellicoe befand sich auf Erholungsurlaub im südlichen Schottland, es gelang ihm aber, mit dem kleinen Kreuzer „Royalist" sein bereits in See befindliches Gros noch eben rechtzeitig zu erreichen.

Die britischen Pläne waren seit der Skagerrak-Schlacht erheblich geändert worden. Beatty sollte nicht mehr wie früher unabhängig operieren, sondern er stand direkt unter Jellicoe's Befehl. Die Schlachtflotte und die Schlachtkreuzerflotte sollten am 19. August mit Tagesanbruch 100 Seemeilen östlich von Rosyth zusammentreffen. Die gesamten Streitkräfte sollten dann als geschlossener taktischer Verband mit 17 Meilen nach Süden laufen. Beatty sollte 20 bis 30 Seemeilen voraus die Vorhut bilden, dabei aber durch Verbindungskreuzer Fühlung mit der Schlachtflotte halten, so daß er und Jellicoe durch optische Signale Nachrichten austauschen konnten. Das 5. Schlachtschiffgeschwader blieb zur Verfügung des Flottenchefs, dessen Streitkräfte im ganzen 38 Großkampfschiffe zählten.

Der Plan entsprach dem, was Jellicoe fälschlicher Weise als Lehre der Skagerrak-Schlacht zu erkennen glaubte. Er lief tatsächlich auf ein vollkommen defensives Verhalten hinaus, was ihm die besten Aussichten auf Erfolg nahm. Scheer hatte sich für den recht gewagten Plan entschieden, Hipper mit 2 Schlachtkreuzern und 3 Linienschiffen, die wahrscheinlich nicht über 22 oder gar nur 21 Meilen laufen konnten, vorzuschicken. Die Briten hätten als Vorhut 6 Schlachtkreuzer und 5 ihrer kampfkräftigsten Linienschiffe von 25 Meilen Geschwindigkeit benutzen können. Beim Zusammenstoß derartig ungleicher Streitkräfte hätte Beatty Aussicht gehabt, seinen Mißerfolg von Skagerrak wieder gutzumachen.

Tyrwhitt kam bei dieser Unternehmung mit seinen gesamten Streitkräften zur Aufklärung von Süden heran. Die neu formierte 4. Flottille, aus einem kleinen Kreuzer und 9 Zerstörern bestehend, mit dem Humber als Stützpunkt, ging gleichfalls in See. Wahrscheinlich war hinsichtlich des Zurückhaltens der Harwich-Streitkräfte während der Skagerrak-Schlacht ein offenes Wort mit der Admiralität geredet worden, das seine Wirkung nicht verfehlt hatte.

Jellicoe hatte ferner folgende ausgezeichnete neue Maßnahme getroffen: Die 11. Flottille in Blyth hielt dauernd zwei Unterseeboote als Wache bei Horns Riff auf Station, während die Harwich-Unterseeboote die Durchfahrten bei Terschelling bewachten. Die Boote waren neuerdings mit weitreichender Funkentelegrafie ausgerüstet.

Der Verlauf der Unternehmung, der sich aus den erwähnten Dispositionen ergab, war höchst interessant. Ihn aber hier im einzelnen zu schildern ist leider nicht möglich. Beide Flotten stießen sehr bald auf die feindlichen Unterseeboote. Schon vor Hellwerden stieß die Hochseeflotte auf „E 23", Kommandant Kapitänleutnant Turner. Seine ersten beiden Torpedos gingen fehl, aber der dritte traf das letzte Schiff der Linie, die „Westfalen". Sie kehrte unter dem Schutz von Zerstörern in den Hafen zurück. „E 23" tauchte auf und meldete das Passieren der Hochseeflotte. Jellicoe war nun genau über den Standort des Feindes informiert.

Am Abend vorher hatte er höchstpersönlich erstmalig eine Probe davon erhalten, was von den deutschen Unterseebooten zu erwarten war. Als er nämlich um 7.55 Uhr abends im Begriff war, von „Royalist" auf „Iron Duke" überzusteigen, lief ein Torpedo eines Unterseebootes an einem der Zerstörer seiner Marschsicherung vorbei.

Um 5.55 Uhr am folgenden Morgen trafen zwei Torpedos den vor den Schlachtkreuzern stehenden Leichten Kreuzer „Nottingham". Sie stammten von „U 52", Kapitänleutnant Walther. „Dublin" lief um das havarierte Schiff Kreise, um das U-Boot unter Wasser zu drücken. Walther erzielte dann um 6.26 Uhr einen dritten Treffer. „Nottingham" sank um 7.10 Uhr. Zwei Zerstörer kamen noch rechtzeitig, um die Besatzung aufzunehmen.

Scheer fuhr fort, häufigen Gebrauch von seiner Funkentelegrafie zu machen, so daß von 5.30 Uhr ab die britischen Funkpeilstationen seine Bewegungen festlegen konnten. Sie stellten 9.30 Uhr als seinen Standort einen Punkt etwa 100 Seemeilen von Sunderland fest, und ebenso seinen Kurs. Jellicoe hielt inzwischen mit höchster Fahrt auf die Deutschen zu, während Tyrwhitt von Süden heranrückte. Gegen 10 Uhr hatten die deutschen Luftschiffe sämtliche britischen Verbände ausgemacht. Ihre Meldungen ließen Scheer jedoch wie üblich über die Bewegungen der feindlichen Verbände und ihre Zusammensetzung vollkommen im Dunkeln. Gegen 12.05 Uhr betrug der Abstand zwischen Hipper und Beatty nur noch 30 Seemeilen, auf ihrem weiteren Vor-

marsch mußten sie innerhalb einer halben Stunde aufeinander stoßen. Zu diesem kritischen Zeitpunkt beging „L 13" den schwersten Fehler, den ein Luftschiff im Kriege je gemacht hat. Es meldete, daß von Süden her Streitkräfte im Anmarsch seien, bestehend aus Schlachtschiffen, Kreuzern und Zerstörern, 30 Schiffe im ganzen. Das waren natürlich die Harwich-Streitkräfte, deren größte Schiffe aber nur leichte Kreuzer waren. Scheer änderte sofort seinen Plan und hielt auf Tyrwhitt zu. Letzterer hatte aber bereits kehrtgemacht, da es zu der von ihm beabsichtigten Fühlungnahme mit den Deutschen nicht gekommen war. So kam es, daß Scheer Tyrwhitt verfehlte und Jellicoe Scheer.

Beide Führer wurden sich nach einiger Zeit der Situation bewußt. Scheer blieb nichts übrig, als den Rückweg anzutreten, in der Hoffnung, es sei ihm gelungen, Jellicoe auf seine Unterseeboote zu ziehen. Ebenso konnte Jellicoe sich nur zum Rückmarsch entschließen, mit dem Befehl an Tyrwhitt, in Richtung Terschelling vorzugehen, „so daß er" — wie Jellicoe sich unklar ausdrückte — „bereit war, einen Nachtangriff auf die feindliche Flotte mit den Harwich-Streitkräften zu unternehmen." Es ist daraus nicht zu ersehen, ob Jellicoe damit den Befehl zum Nachtangriff erteilen wollte.

Während des Rückmarsches der Schlachtflotte wurde „Falmouth" von zwei Torpedos getroffen, die „U 66" um 4.52 Uhr abgeschossen hatte. Auf dem Wege zum Hafen wurde der genannte Kreuzer von zwei weiteren Torpedos getroffen und sank schließlich. Bei der Unternehmung stellte die britische Schlachtflotte nicht weniger als 22 deutsche Unterseeboote fest.

Um 5 Uhr hatte Tyrwhitt Fühlung mit der Hochseeflotte aufgenommen und folgte ihr zum Nachtangriff. Beide Führer faßten nun eigenartige Entschlüsse. Obwohl Scheer die Engländer mit seinen überlegenen Kräften hätte verjagen können, tat er dies nicht, sondern nahm statt dessen das Risiko eines Zerstörerangriffs auf sich. Das halten wir für einen Entschluß, über den sich streiten läßt, da Scheer gegen Tyrwhitt sicher Erfolg gehabt oder wenigstens den deutschen Besatzungen die Genugtuung verschafft hätte, sie hätten das Feld behauptet.

Tyrwhitt sah von einem Angriff ab. Jellicoe sagt hierüber lediglich: „Die Vorbedingungen für einen Nachtangriff erwiesen sich als ungünstig. Um 7.30 Uhr abends meldete der Kommodore, daß er

die Verfolgung aufgegeben hätte." Gibson und Harper, die Jellicoe sehr günstig beurteilen, sagen: „Nach Dunkelwerden wurde Tyrwhitt funkentelegrafisch von Jellicoe zurückgerufen und angewiesen, nach seinem Stützpunkt zurückzukehren, da die Schlachtflotte von ihm zu weit entfernt sei, um ihn im Fall eines Kampfes unterstützen zu können."

Keine der beiden Darstellungen bedeutet ein Ruhmesblatt für die Briten.

Bei Dunkelheit 20 Großkampfschiffen, die man genau ausgemacht hatte, gegenüberzustehen, eröffnet doch jedem Zerstörerkommandanten wunderbare Aussichten! Alle Umstände, ausgenommen vielleicht Vollmond, wären für einen Nachtangriff günstig gewesen. Auch brauchen Zerstörer bei einem Nachtangriff keine Unterstützung durch Schlachtschiffe. Letztere wären doch nur den Angriffen feindlicher Zerstörer ausgesetzt gewesen. Daß die Engländer in voller Überlegung eine so günstige Gelegenheit für einen Nachtangriff nicht wahrnahmen, und daß Scheer tatsächlich willens war, das Risiko eines solchen auf sich zu nehmen, widerlegt die Behauptung, daß die Engländer als Ergebnis von Skagerrak die moralische Überlegenheit über die Deutschen gewonnen hätten. Die Art der Führung der am 19. August beteiligten britischen Streitkräfte war zweifellos noch weit vorsichtiger als am 31. Mai.

Nebenbei bemerkt: Wenn Scheer um 12.15 Uhr abgedreht hätte, weil er sich über Jellicoes Absichten klar geworden war, so hätte dieser Entschluß unsere Billigung gefunden. Denn er konnte bei einem Angriff auf einen doppelt so starken Gegner in feindlichen Gewässern nichts gewinnen.

Das Ergebnis dieser Unternehmung war für die britische Flotte, daß ihre Handlungsfreiheit noch mehr eingeschränkt wurde, als es bei Skagerrak der Fall gewesen war. Jellicoe schreibt in seinem Buch darüber:

> Die Erfahrung vom 19. August zeigt, daß Leichten Kreuzern, die nicht durch Zerstörer geschützt sind, auch bei höchster Fahrt große Gefahr von feindlichen U-Booten droht. Die Leistungen der feindlichen U-Bootkommandanten hatten offensichtlich zugenommen, und die Übernahme von Risiken, die wir in den ersten Zeiten des Krieges noch verantworten konnten, ließ sich jetzt nicht mehr rechtfertigen. Bei der Admiralität wurden Vorstellungen mit dem Zweck erhoben, daß die Leichten Kreuzer in Zukunft wenigstens durch einen Zerstörer für jedes Schiff geschützt werden sollten; hierfür reichten die zunächst für die Schlachtflotte verfügbaren Zerstörer nicht aus. Als ihre Zahl aber die planmäßig vorgesehene Zahl von 100 erreicht hatte, konnten der Mehrzahl der

Leichten Kreuzer auf vorgeschobenen Posten Zerstörer zugeteilt werden, vorausgesetzt, daß letztere nicht mit Sonderaufträgen von der Flotte detachiert waren.

Wie leicht es dem Feinde gelingen konnte, die Schlachtflotte auf eine zu diesem Zweck ausgelegte U-Bootlinie zu ziehen, hatte der 19. August bewiesen. Es ist mir immer ein Rätsel gewesen, warum er das nicht schon früher im Kriege getan hat. Nachdem es nun aber mit Erfolg geschehen war, mußte man mit einer Wiederholung solcher Unternehmungen rechnen, und es war sicher nicht richtig, die Flotte *fern in südlicheren Gewässern* zu stationieren, ohne daß eine ausreichende Zahl von Zerstörern als U-Bootschutz für alle Schiffe vorhanden war. In außergewöhnlichen Lagen und im Notfalle mußte man allerdings das Risiko auf sich nehmen. Über diesen Punkt herrschte zwischen den Flaggoffizieren der Flotte und der Admiralität volle Übereinstimmung. (Die gesperrt gedruckten Worte sind vom Verfasser durch Kursivschrift hervorgehoben.)

Offenbar wurde das Operationsgebiet vom 19. August in den Begriff „fern in südlichen Gewässern" einbezogen. In der Tat wagte sich Jellicoe während der restlichen Zeit seiner Kommandoführung mit der Schlachtflotte nicht in die Gewässer südlich von Scapa.

Vom deutschen Standpunkt aus gesehen, mußte die Sunderland-Unternehmung zu folgenden Schlüssen führen:

1. Daß die Luftschiffe, in die Scheer so großes Vertrauen gesetzt hatte, nicht nur nicht von Nutzen, sondern mit ihren höchst ungenauen Meldungen geradezu gefährlich waren.

2. Daß es den deutschen Unterseebooten nicht gelingen würde, britische Großkampfschiffe durch Torpedos zu vernichten.

3. Daß dies die dritte britische Unternehmung war, bei der ein deutsches Großkampfschiff auf Minen gelaufen oder von Torpedos getroffen war.

Die Ergebnisse eröffneten für weitere Unternehmungen keine günstigen Aussichten. Andererseits war die Leistungsfähigkeit der U-Boote gestiegen, auch brauchten die Deutschen nächtliche Zerstörerangriffe nicht länger zu fürchten.

Ihre Lage im Landkriege hatte sich nicht gebessert. Die blutige Schlacht an der Somme dauerte an. Die Brussilow-Offensive gewann weiter Raum in Galizien und zog immer mehr Truppen von der deutschen Westfront ab. Am 27. August erklärte Rumänien den Krieg. In Erkenntnis der gefahrdrohenden Situation berief Deutschland am nächsten Tage Hindenburg und Ludendorff an die Spitze der obersten Heeresleitung. Am 7. September gingen die verbündeten Truppen an der Saloniki-Front zur Offensive über und nahmen Monastir.

Hindenburg ließ die Angriffe auf Verdun einstellen und versteifte die Somme-Front. Die Rumänen hielt er in Schach, bis die für eine Offensive nötigen Truppen frei waren. Scheer plante für September wieder einen Vorstoß. Er kam jedoch nicht zur Ausführung, weil das Wetter für Luftschiffaufklärung, auf die Scheer immer noch baute, zu ungünstig war. Er hatte versucht, Bethmann-Hollweg zur Erklärung des uneingeschränkten U-Bootskrieges zu bewegen. Als er hiermit aber keinen Erfolg hatte, stimmte er am 7. Oktober schließlich dessen Beschränkung auf die Bestimmungen der Prisen-Ordnung zu. Im gleichen Monat ging er mit der Flotte abermals in die Nordsee und machte einen Vorstoß gegen die Schiffahrtsstraße zwischen England und Norwegen. Zur Berührung mit dem Feinde kam es hierbei nicht.

Die Wiederaufnahme des U-Bootkrieges zeitigte durchschlagenden Erfolg. Die deutschen U-Boote hatten nicht nur an Zahl zugenommen, auch ihre Leistungsfähigkeit war gestiegen. Im Oktober und November nahmen die Schiffsverluste reißend schnell zu. Während im 3. Quartal 1916 die Verlustzahl für die alliierten und neutralen Staaten 592 039 Tonnen betragen hatte, stieg sie im 4. Quartal auf fast das Doppelte, 1 159 343 Tonnen an.

Dies zeitigte sowohl in England wie in Deutschland Auswirkungen. Ersterem führte es eindringlich die Gefahren vor Augen, die ihm von dem U-Bootkrieg drohten, und in Deutschland setzte man, während an den Landfronten alles trübe aussah, gesteigerte Hoffnungen auf die neue Art der Kriegführung.

Am 1. November hatte Jellicoe eine Konferenz mit der Admiralität und machte dabei einen Vorschlag, der sich mit seinem früheren Standpunkt in keiner Weise deckte. Er schlug vor, die Flotte solle eine Zerstörerflottille zu Unternehmungen gegen die U-Boote detachieren. Zu der Tatsache, daß dann das 4. Schlachtschiffgeschwader keinen Zerstörerschutz hätte, äußerte er sich dahin, daß die Hochseeflotte zwar voraussichtlich eine weitere Flottenaktion vermeiden würde, „daß man sich aber mit voller Aussicht auf Erfolg auf einen Kampf mit ihr einlassen könnte", auch ohne die genannten britischen Schlachtschiffe. Das war das erste Anzeichen, daß der U-Bootkrieg die Briten endlich zwang, erheblich größere Risiken zu tragen, als selbst ein Nelson am Skagerrak auf sich genommen hätte.

Scheer ließ nicht davon ab, seine Beweisgründe für den uneingeschränkten U-Bootskrieg vorzubringen. Anfangs November strandete ein deutsches U-Boot an der Skagerrak-Küste. Scheer schickte das III. Geschwader zur Hilfe. Bei Horns Riff befand sich ein britisches U-Boot, unter Korvettenkapitän Lawrence auf Vorposten und sichtete 4 Linienschiffe. Es gelang ihm, ungeachtet eines starken Zerstörerschutzes, 4 Torpedos auf eine Entfernung von 3500 Meter zu schießen und dabei zwei Treffer zu erzielen, einen auf „Kronprinz" und einen auf „Großer Kurfürst", was insofern bemerkenswert war, als es bewies, daß die Leistungen der britischen U-Bootskommandanten besser geworden waren. Sie hatten gelernt, wie man gegen Linienschiffe, auch wenn sie starken Zerstörerschutz bei sich haben, Treffer durch Schießen von Torpedosalven auf mittlere Entfernung erzielen kann. Auf der anderen Seite war es für Scheer ein Beweis, wenn es dessen überhaupt bedurfte, daß bei seinen Unternehmungen gegen die britische Flotte deren U-Boote fast mit Sicherheit bessere Erfolge haben würden als seine eigenen. Das erklärt sich durch zwei Tatsachen: 1. Die britischen U-Boote waren ausschließlich für Unternehmungen gegen Kriegsschiffe geschult, während die deutschen hauptsächlich gegen Handelsschiffe operierten. 2. Die geographischen Verhältnisse, die Scheer beim Ein- und Auslaufen zur Benutzung enger Fahrstraßen zwangen, erleichterten den Briten ihre Aufgabe. Daraus ergab sich der schlüssige Beweis, daß die offensiven Unternehmungen gegen die britische Flotte nicht nur ein großes Risiko einschlossen, sondern auch nur geringe Erfolge bringen würden.

Scheers Haltung hatte sich grundlegend geändert. Nicht mehr die Hochseeflotte, sondern die Unterseeboote waren jetzt das Schwert, das Deutschland zur See führte. Daß Scheer sich darüber völlig klar war, geht aus seinen Berichten an den Kaiser hervor.

Am 22. November wohnte Scheer in Pleß einer Konferenz bei, an der der Kaiser, Hindenburg und Ludendorff teilnahmen. Die Offensive gegen Rumänien hatte gerade begonnen und versprach Erfolg. Es war aber klar, daß sie die letzten Reserven Deutschlands beanspruchen würde. Man mußte zugeben, daß die deutsche Armee nicht länger stark genug zum Angriffskrieg sein würde. Es war sogar zweifelhaft, ob Deutschland sich nur in der Verteidigung würde behaupten können. Ein umfassender strategischer Rückzugsplan wurde

daher vorbereitet. Er sollte das Heer an der Westfront in rückwärtige, leichter zu haltende Stellungen zurückführen.

Die Aussichten für eine diplomatische Friedensoffensive erschienen nicht günstig, aber Bethmann-Hollweg bestand darauf und fand Zustimmung. Sie konnte wenigstens nicht schaden, möglicherweise sogar sich auf den Seekrieg und die politische Lage günstig auswirken. Sie sollte ferner zu einem günstigen Zeitpunkt während des rumänischen Feldzuges unternommen werden, damit sie nicht als Zeichen der Schwäche gedeutet werden konnte.

Das einzige wirkliche Angriffsinstrument, das Deutschland noch besaß, waren seine Unterseeboote. Es wurde beschlossen, darauf zurückzugreifen, falls das politische Manöver seinen Zweck nicht erreichen sollte. Unglücklicherweise wußten die Deutschen nicht, daß eine in Rußland drohende Revolution die ganze internationale Lage ändern und den U-Bootkrieg mit seinen politischen Folgen unnötig machen würde. Wie im siebenjährigen Kriege Friedrich den Großen, so hätte der Abfall Rußlands jetzt Hindenburg retten können.

Jellicoe neigte jetzt mehr denn je zu der Ansicht, daß die deutschen U-Boote die führende Rolle im Seekriege übernehmen würden. Am 28. November, nach einer letzten Übungsfahrt der Flotte „in den nördlichen Gewässern" holte er seine Flagge nieder, um seinen neuen Posten als Erster Seelord der Admiralität zu übernehmen. Beatty übernahm das Kommando der Flotte.

Am 5. Dezember nahmen die Deutschen Bukarest, und am 12. desselben Monats wurde die Friedensnote veröffentlicht. Am 26. wiesen die Alliierten die Vorschläge der Zentralmächte zurück. Nach einer Konferenz in Pleß am 9. Januar stimmte der Kaiser dem Vorschlag zu, den uneingeschränkten U-Bootkrieg am 1. Februar aufzunehmen. Die Vereinigten Staaten brachen darauf ihre diplomatischen Beziehungen zu Deutschland ab und gaben ihren Handelsschiffen Schutzkommandos mit. Eine Kriegserklärung war unvermeidlich.

In seinem Werk: „Die Geschichte des Seetransportwesens", schreibt Admiral Gleaves: „Als die Vereinigten Staaten in den Krieg eintraten, hatte die von deutschen U-Booten versenkte Handelstonnage die alarmierende Höhe von 800 000 Tonnen monatlich erreicht."

Zur Beleuchtung, wie diese Verluste in moralischer und materieller Hinsicht auf die Alliierten wirkten, führt Admiral Gleaves die folgende Äußerung des Admiral Beresford vom Juli 1917 an:

> Bei der augenblicklichen Höhe der Verluste — Briten, Alliierte und Neutrale zusammen im Durchschnitt für die Zeit vom 1. Februar bis 14. Juli (also rund 6 Monate) — errechne ich für die Briten, Alliierten und Neutralen einen Verlust von 7 Millionen Tonnen im Jahre. Ich rechne ferner aus, daß die Bauwerften der Alliierten auf der Welt bei höchster Anspannung höchstens 4 Millionen Tonnen, also etwa die Hälfte, neubauen können. Mich bedrückt ferner, daß ich es für unmöglich halten muß, genügend Schiffsraum bereitzustellen, um Hunderttausende von amerikanischen Soldaten nach Frankreich zu bringen, und ferner die vielen Schiffe bereitzuhalten, die nötig sind, um die nach Frankreich überführten Truppen dauernd mit der nötigen Munition, Verpflegung und Ausrüstung zu versorgen.

Die katastrophale Auswirkung der Schiffsverluste wird von vielen anderen Autoritäten zugegeben. Hier seien nur zwei angeführt.

Jellicoe sagt: „Den Briten drohte niemals in früheren Zeiten so große Gefahr, wie im Jahre 1917, als der von den U-Booten ausgehende Druck seine Höhe erreicht hatte."

Ludendorff erklärte auf einer Konferenz am 13. Juli bei Schilderung der kritischen Lage an der Westfront: „Die Gefahren konnten nur durch den uneingeschränkten U-Bootskrieg gemildert werden. Hätte dieser nicht eingesetzt, so könnte niemand sagen, ob unsere Westfront heute noch hielte."

Am Skagerrak hatte die britische Marine auch tragbare Risiken nicht übernehmen wollen. Dafür wurde sie später einer erheblich ernsteren Bedrohung ausgesetzt, die unvergleichlich ernster war, als die frühere durch die Hochseeflotte. Wir glauben mit Recht folgendes behaupten zu können: Wäre Jellicoe am Skagerrak mit Schiff und Mann direkt in die deutsche Flotte hineingestoßen, dann wäre er viel geringere Gefahr gelaufen, als ihm 1917 von den deutschen U-Booten drohte.

Ich möchte hier die Frage aufwerfen, in welchem Maße die Vernichtung der Hochseeflotte am Skagerrak die Erfolge des deutschen U-Bootkrieges herabgesetzt hätte. Nach unserem Dafürhalten wären die Wirkungen einer solchen Niederlage unstreitig die folgenden gewesen:

1. Ein furchtbarer moralischer Schlag für die deutsche Marine und deren Personal.

2. Der U-Bootswaffe hätte nicht das nötige Personal überwiesen werden können, das ihr nur die Hochseeflotte abgeben konnte; sie benötigte noch dazu das allerbeste Personal. Als Skagerrak geschlagen wurde, verfügte die Hochseeflotte nur über 30 und die Flandern-U-Flottille über 14 U-Boote. Wenn man die Besatzungen für einige mit Probefahrten beschäftigte U-Boote nicht mitzählt, so war tatsächlich nur für 44 U-Boote ausgebildetes Personal für den Kampf gegen England vorhanden.

3. Die britische Seeherrschaft in der Ostsee hätte die Einführung von schwedischem Eisenerz und anderem für den Bau von U-Booten notwendigen Material verhindert.

4. Die in den Ostseehäfen gelegenen Unterseeboots-Werften wären Angriffen von See bzw. aus der Luft ausgesetzt gewesen.

5. Das Passieren der Zugangswege zur heimatlichen Basis hätte durch ungeheuer große Minenfelder in der Helgoländer Bucht für die U-Boote schwierig und gefährlich gestaltet werden können.

6. Ein großer Teil der leichten Streitkräfte der britischen Flotte wäre zu Unternehmungen gegen die feindlichen U-Boote verfügbar gewesen.

7. Auf den englischen Werften hätten Fahrzeuge zum Kampf gegen U-Boote in größerer Zahl, sowie Handelsschiffe an Stelle von Schiffen für die Schlachtflotte gebaut werden können.

8. Es wäre nicht nötig gewesen, den Bau von vier großen Schlachtkreuzern der Hood-Klasse in Angriff zu nehmen.

9. Für die Küstenverteidigung in der Ostsee hätte Deutschland wahrscheinlich U-Boote verwenden müssen, die dann für offensive Unternehmungen ausfielen.

10. Schließlich kann man als sicher annehmen, daß der Krieg bei Beherrschung der Ostsee durch England und bei dem gesteigerten militärischen Druck der Alliierten, nicht mehr solange gedauert hätte, daß Deutschland den U-Bootkrieg noch mit Erfolg aufnehmen konnte.

Im März 1917 brach die russische Revolution aus. Dieses Ereignis wäre, wie man zweifellos annehmen kann, verhindert oder hinausgeschoben worden, wenn England nach einem entscheidenden Siege am Skagerrak die Ostsee beherrscht hätte. Die Versorgung der Armee

Brussilows über die Ostsee mit unbegrenzten Mengen englischer Munition, die Unterbindung der Seeverbindung über Libau mit den deutschen Streitkräften in Kurland, der Ludendorff entscheidende Bedeutung beimaß, und schließlich tatsächliche oder erwartete Angriffe auf die deutsche Ostseeküste hätten vermutlich die gesamte Lage zugunsten Rußlands umgestaltet oder gar den Krieg beendet, bevor die Revolution ausbrach. Selbst nach der Revolution wäre Rußland, mit direkter Unterstützung durch die Alliierten, befähigt gewesen, länger am Kriege teilzunehmen.

Der U-Bootkrieg hatte nur eine nachteilige Folge für die deutsche Marine. Er beschränkte die Hochseeflotte auf die zweite Rolle. Ihr Bereitschaftsgrad mußte abnehmen, solange hinsichtlich Arbeit und Material die U-Bootswaffe den Vorrang hatte. Die Flotte mußte ihre besten Offiziere und Mannschaften für den U-Bootsdienst abgeben. Artilleristische und taktische Ausbildung litten darunter, daß die Schiffe viel in den Häfen lagen. Und das schlimmste von allem: Die Moral wurde durch Untätigkeit, unzureichende Verpflegung, revolutionäre Umtriebe, Verlust des besten Personals und noch andere Faktoren untergraben. Bei diesem Stande der Dinge erfüllte die Hochseeflotte aber doch drei wichtige Aufgaben:

1. Sie sicherte die Beherrschung der Ostsee.
2. Sie beherrschte ein kleines Gebiet der Nordsee im Bereich von Helgoland.
3. Sie blieb eine Bedrohung für die britische Flotte.

Bis zum Schluß des Krieges übte sie die Seeherrschaft in der Ostsee aus. Tatsächlich operierte im Oktober 1917 etwa die Hälfte der Flotte mit den besten Schiffen gemeinsam und erfolgreich mit der Armee bei der Eroberung von Oesel im Golf von Riga. Für die Beteiligung an dieser Unternehmung war u. a. auch maßgebend, daß die Besatzungen nach der August-Meuterei an Kampfhandlungen teilnehmen sollten. Alle Schiffe bewährten sich vorzüglich, und der Geist der Meuterei schien ausgerottet. Im Jahre 1918 nahm die Marine noch an einer Expedition nach Finnland teil.

Lediglich die Anwesenheit der Hochseeflotte hielt in der Nordsee die britische Flotte von jeder größeren Unternehmung in deutschen Gewässern ab. Eine Kreuzerunternehmung im April 1917 bewies, daß die Briten immer noch bestrebt waren, jedes Risiko bei der Verfolgung viel kleinerer und auch langsamerer deutscher Streitkräfte zu ver-

meiden. Kommodore v. Reuter führte den deutschen Verband bei dieser interessanten Unternehmung mit hervorragendem Geschick. Die Tatsache, daß die Nordsee-Minensperre im nördlichen Teil der Nordsee und nicht auf den Wegen zu den deutschen Häfen gelegt wurde, zeigt, daß die Hochseeflotte, obwohl auf die Defensive beschränkt, doch noch eine starke Offensivdrohung bedeutete.

Beattys Berichte zeigen, daß er im Gegensatz zu Jellicoe mit einer Wiederholung der deutschen Vorstöße rechnete. Er sprach davon, daß er, ganz abgesehen von der Überlegenheit in einzelnen Typen, mit 29 britischen gegen 27 deutsche Schlachtschiffe zu kämpfen hätte. Repington, der Beatty an Bord seines Flaggschiffes besuchte, zitiert die nachfolgende Äußerung des Admirals: „Die Niederlage der Hunnen würde in materieller Beziehung nichts ändern, aber ein deutscher Sieg würde unübersehbare Folgen haben." Das Gerede Beattys ist sehr bemerkenswert und zeigt zum mindesten, daß die von der deutschen Flotte ausgehende Drohung nicht aus der Welt zu schaffen war. Man hat allen Grund zu der Annahme, daß die Erfahrungen aus der Skagerrak-Schlacht die Briten zwangen, bis zum Ende des Krieges überflüssige Vorsichtsmaßregeln zu beobachten. Zur Abwehr einer deutschen Landung wurden in England immer noch starke Kräfte bereitgehalten.

Während die Hochseeflotte im Laufe des Jahres 1917 zu keinerlei bedeutenderen Unternehmungen in der Nordsee kam, machten deutsche Zerstörer Vorstöße in die Straße von Dover, während deutsche kleine Kreuzer und Zerstörer zwei norwegische Konvois mit schweren Verlusten für deren Begleitung überfielen. Selbst wenn man des U-Bootkrieges Herr geworden wäre, dann wäre die Flotte aufs neue zu einer Bedrohung geworden.

Diese Situation bewog Beatty Anfang 1918 mit Billigung der Admiralität die Flotte wieder so defensiv zu verwenden, wie es 1914 geschah, als Jellicoe sich in die irischen Gewässer zurückgezogen hatte. Hierbei sei darauf hingewiesen, daß die britische Schlachtflotte 1918 über nicht weniger als 46 Großkampfschiffe verfügte. Diese Zahl schloß fünf amerikanische Schlachtschiffe ein, von welch letzteren noch weit mehr zur Verwendung als Reserve jederzeit verfügbar waren.

Am 23. April schritt Scheer zur Ausführung einer Unternehmung, die, wie der offizielle britische Historiker Henry Newbolt sich ausdrückt, „vielleicht die kühnste Unternehmung der deutschen Leitung seit

Kriegsbeginn war". Es war der Schlag, den Beatty am meisten fürchtete, nämlich ein Angriff auf den zu jener Zeit von britischen Schlachtschiffen begleiteten norwegischen Konvoi. Unglücklicherweise war Scheer über den Zeitpunkt des Inseegehens des Konvois falsch unterrichtet, und so wurde seine Aktion ein Schlag ins Wasser. Infolge einer fatalen Maschinenhavarie mußte „Moltke" den ganzen Weg von der norwegischen Küste bis nach Hause geschleppt werden. Beatty hielt auf das Skagerrak zu um den Feind abzuschneiden, und nicht auf Horns Riff, obwohl er sich hätte darüber klar sein müssen, daß zu dieser kritischen Zeit ein Sieg für sein Land von höchster Bedeutung gewesen wäre. Die Hochseeflotte kehrte daher, ohne mit dem Feind in Berührung gekommen zu sein, in ihren Hafen zurück. Wenn das überhaupt möglich war, so trat nach dieser Unternehmung die defensive Haltung der britischen Flotte noch deutlicher in Erscheinung als bisher.

Die Krisis des Krieges trat, wie allgemein zugegeben wird, in den Tagen vom 15. bis 18. Juni 1918 ein. Die verheerende Niederlage vom 8. August, der Einbruch in die Hindenburglinie, der Zusammenbruch Bulgariens und dann Österreichs waren die Schläge, mit denen sich das Glück gegen Deutschland wandte, sie brachen den Willen der Obersten Heeresleitung. Die Auflösung der Ordnung griff im deutschen Heere wie im Volke um sich. Die Flotte konnte sich der Ansteckung nicht entziehen. Als Scheer einen letzten Vorstoß unternehmen wollte, kam es zur Meuterei, die zu offener Revolution aufflammte. Da die Führer ihr nur schwachen Widerstand entgegensetzten, breitete sie sich über das ganze Land aus. Deutschland unterzeichnete den Waffenstillstand in Anerkennung seiner Niederlage.

So entehrend der Zusammenbruch der Flotte war, muß man sich doch vor Augen halten, daß er erfolgte, nachdem alles verloren war. Mangelhafte Ernährung, die unmöglich verbessert werden konnte, revolutionäre Umtriebe, die sich vielleicht hätten unterdrücken lassen, entscheidende militärische Niederlagen, Kriegsmüdigkeit und die Nebenrolle der Flotte waren die Ursachen der Meuterei, die nun eine beschleunigende Wirkung auf das bereits unvermeidliche Ende ausübte.

Scheer war nicht schuld an den Ereignissen. Seit Januar 1916 waren die einzigen Alternativen einmal mehr oder minder Untätigkeit ohne eigene Offensive, bedingt durch die Verfolgung der beschriebenen Ziele, oder die sichere Aussicht auf eine entscheidende Niederlage, sei

es in der Schlacht oder im Erschöpfungskrieg. Skagerrak hatte bewiesen, daß es Deutschland nicht möglich war, die britische Flotte in offener Schlacht zu schlagen. Scheer hatte das Glück, daß der Beweis hierfür erbracht wurde, ohne daß er ein einziges Schiff durch britische Minen oder Torpedos verlor. Zudem hatte sein Gegner eine so hohe Meinung von ihm erhalten, daß die Briten bis zum Ende des Krieges die Hochseeflotte als immerwährende Drohung empfanden.

Zum Schluß möchten wir die Behauptung aufstellen, daß es 1914 der Hochseeflotte bei dem hohen Grade ihrer Kampfbereitschaft sehr wohl möglich gewesen wäre, der zahlenmäßig überlegenen britischen Flotte die Schlacht mit der Aussicht auf einen taktischen Erfolg anzubieten. Dieser hätte indessen, trotz der in moralischer Hinsicht zu erwartenden Folgen wohl kaum einen entscheidenden Einfluß auf die strategische Lage gehabt. 1916, als der Zusammenstoß am Skagerrak erfolgte, war die Zeit für eine Entscheidungsschlacht vorüber.

Anhang I.

Die Streitkräfte der beiden Gegner in der Skagerrak-Schlacht

I.

Auf britischer Seite: Die „Grand Fleet"

A. Die Schlachtflotte

Flottenchef: Admiral Sir J. R. Jellicoe
Chef des Stabes: Vizeadmiral Sir C. E. Madden
Flaggschiff: „Iron Duke" (Kapt. z. See F. C. Dreyer)

Zugeteilte Schiffe: Zerstörer „Oak", Flottillen-Führerschiff „Abdiel" (als Minenleger ausgerüstet), Leichter Kreuzer „Active" (Kapt. z. See P. Withers).

4. Schlachtschiff-Geschwader

Flaggschiff: „Benbow"
Geschwaderchef: Vizeadmiral Sir D. Sturdee
Zugeteilt: Leichter Kreuzer „Blanche" (Kapt. z. See J. M. Casement)

4. Division (Vizeadmiral Sir D. Sturdee),
„Benbow" (Flaggschiff), Kapt. z. See H. W. Parker),
„Bellerophon" (Kapt. z. See E. F. Bruen),
„Temeraire" (Kapt. z. See E. V. Underhill),
„Vanguard" (Kapt. z. See J. D. Dick),

3. Division (Konteradmiral A. L. Duff),
„Superb" (Flaggschiff), Kapt. z. See E. Hyde-Parker),
„Royal Oak" (Kapt. z. See C. Maclachlan),
„Canada" (Kapt. z. See C. M. Nicholson),

1. Schlachtschiff-Geschwader

Flaggschiff: „Marlborough"
Stellvertretender Flottenchef: Vizeadmiral Sir Cecil Burney
Chef des Stabes: Kapt. z. See C. P. F. G. Grant
Zugeteilt: Leichter Kreuzer „Bellona" (Kapt. z. See A. B. S. Dutton)

6. Division (Vizeadmiral Sir Cecil Burney),
„Marlborough" (Flaggschiff), (Kapt. z. See G. P. Roß),
„Revenge" (Kapt. .z See E. B. Kiddle),
„Hercules" (Kapt. z. See L. Clinton-Baker),
„Agincourt" (Kapt. z. See H. M. Doughty),

5. Division (Konteradmiral E. F. A. Gaunt),
„Colossus" (Flaggschiff), (Kapt. z. See A. D. P. R. Pound),
„Collingwood" (Kapt. z. See J. C. Ley),
„Neptune" (Kapt. z. See V. H. G. Bernard),
„St. Vincent" (Kapt. z. See W. W. Fisher).

2. Schlachtschiff-Geschwader

Flaggschiff: „King George V."
Geschwaderchef: Vizeadmiral Sir T. H. M. Jerram
Zugeteilt: Leichter Kreuzer „Boadicea" (Kapt. z. See L. C. S. Woollcombe)

1. Division (Vizeadmiral Sir T. H. M. Jerram),
„King George V." (Flaggschiff), (Kapt. z. See F. L. Field),
„Ajax" (Kapt. z. See G. H. Baird),
„Centurion" (Kapt. z. See M. Culme-Seymour),
„Erin" (Kapt. z. See The Hon. V. A. Stanley),

2. Division (Konteradmiral A. C. Leveson),
„Orion" (Flaggschiff), (Kapt. z. See Backhouse),
„Monarch" (Kapt. z. See G. H. Borrett),
„Conqueror" (Kapt. z. See H. H. D. Tothill),
„Thunderer" (Kapt. z. See J. A. Fergusson).

3. Schlachtkreuzer-Geschwader

Geschwaderchef: Konteradmiral The Hon. H. L. A. Hood
Flaggschiff: „Invincible" (Kapt. z. See A. Cay)
„Indomitable" (Kapt. z. See F. W. Kennedy), „Inflexible" (Kapt. z. See E. H. F. Heaton-Ellis).
Zugeteilt: Leichte Kreuzer „Chester" (Kapt. z. See R. N. Lawson) und „Canterbury" (Kapt. z. See P. M. R. Royds).

1. Kreuzer-Geschwader

Geschwaderchef: Konteradmiral Sir Robert Arbuthnot

„Defence" (Flaggschiff), (Kapt. z. See S. V. Ellis),
„Duke of Edinburgh" (Kapt. z. See H. Blackett),
„Warrior" (Kapt. z. See V. B. Molteno),
„Black Prince" (Kapt. z. See P. F. Bonham).

2. Kreuzer-Geschwader

Geschwaderchef: Konteradmiral H. L. Heath

„Minoteur" (Flaggschiff), (Kapt. z. See A. C. S. H. D'Aeth),
„Cochrane" (Kapt. z. See E. La T. Leatham),
„Hampshire" (Kapt. z. See H. J. Savill),
„Shannon" (Kapt. z. See J. S. Dumaresq).

4. Leichtes Kreuzer-Geschwader

Geschwaderchef: Kommodore C. E. Le Mesurier
Flaggschiff: „Calliope" (Kommodore C. E. Le Mesurier)

„Constance" (Kapt. z. See C. S. Townsend), „Caroline" (Kapt. z. See H. R. Crooke), „Comus" (Kapt. z. See A. G. Hotham), „Royalist" (Kapt. z. See The Hon. H. Meade).

Zerstörer-Flottillen

12. Flottille

Flottillen-Führerschiffe: „Faulknor" (Kapt. z. See A. J. B. Stirling) und „Marksman" (Korv.-Kpt. N. A. Sulivan)

„Obedient", „Maenad", „Opal", „Mary Rose", „Marvel", „Menace", „Nessus", „Narwhal", „Mindful", „Onslaught", „Munster", „Nonsuch", „Noble", „Mischief"

11. Flottille

Leichter Kreuzer „Castor" (Kommodore J. R. P. Hawksley) und Flottillen-Führerschiff „Kempenfelt" (Korv.-Kapt. H. E. Sulivan)

„Ossory", „Mystic", „Moon", „Morning", „Star", „Magic", „Mounsey", „Mandate", „Marne", „Minion", „Manners", „Michael", „Mons", „Martial", „Milbroke"

4. Flottille

Flottillen-Führerschiffe „Tipperary" (Kapt. z. See C. J. Wintour) und „Broke" (Korv.-Kapt. W. L. Allen)

„Achates", „Porpoise", „Spitfire", „Unity", „Garland", „Ambuscade", „Ardent", „Fortune", „Sparrowhawk", „Contest", „Shark", „Acasta", „Christopher", „Owl", „Hardy", „Midge", „Ophelia"

B. Die Schlachtkreuzer-Flotte

Flottenchef: Vizeadmiral Sir David Beatty
Chef des Stabes: Kapt. z. See R. W. Bentinck
Flaggschiff: „Lion" (Kapt. z. See A. E. M. Chatfield)

1. Schlachtkreuzer-Geschwader (Konteradmiral O. de B. Brock), „Princeß Royal" (Flaggschiff), (Kapt. z. See W. H. Cowan), „Queen Mary" (Kapt. z. See C. J. Prowse), „Tiger" (Kapt. z. See H. B. Pelly),

2. Schlachtkreuzer-Geschwader (Konteradmiral W. C. Pakenham), „New Zealand" (Flaggschiff), (Kapt. z. See J. F. E. Green), „Indefatigable" (Kapt. z. See C. F. Sowerby).

5. Schlachtschiff-Geschwader

Geschwaderchef: Konteradmiral H. Evan-Thomas

„Barham" (Flaggschiff), (Kapt. z. See A. W. Craig), „Warspite" (Kapt. z. See E. M. Phillpotts), „Valiant" (Kapt. z. See M. Woollcombe), „Malaya" (Kapt. z. See The Hon. A. D. E. H. Boyle).

1. Leichtes Kreuzer-Geschwader

„Galathea" (Flaggschiff), (Kommodore E. S. Alexander-Sinclair), „Inconstant" (Kapt. z. See B. S. Thesiger), „Phaeton" (Kapt. z. See J. E. Cameron), „Cordelia" (Kapt. z. See T. P. H. Beamish).

2. Leichtes Kreuzer-Geschwader

„Southampton" (Flaggschiff), (Kommodore W. E. Goodenough), „Nottingham" (Kapt. z. See C. B. Miller), „Birmingham" (Kapt. z. See A. A. M. Duff), „Dublin" (Kapt. z. See A. C. Scott).

3. Leichtes Kreuzer-Geschwader

Geschwaderchef: Konteradmiral T. D. W. Napier

„Falmouth" (Flaggschiff), (Kapt. z. See J. D. Edwards), „Birkenhead" (Kapt. z. See E. Reeves), „Yarmouth" (Kapt. z. See T. D. Pratt), „Gloucester" (Kapt. z. See W. F. Blunt).

Zerstörer-Flottille

1. Flottille

Leichter Kreuzer „Fearleß" (Kapitän z. See C. D. Roper)

„Acheron", „Ariel", „Attack", „Hydra", „Badger", „Goshawk", „Defender", „Lizard", „Lapwing".

13. Flottille

Leichter Kreuzer „Champion" (Kapt. z. See J. U. Farie)
„Nestor", „Nomad", „Narborough", „Obdurate", „Petard", „Pelican", „Nerissa", „Onslow", „Moresby", „Nicator".

Teil der 9. Flottille

„Lydiard", „Liberty", „Landrail", „Laurel".

Teil der 10. Flottille

„Moorsom", „Morris", „Turbulent", „Termagant".

Flugzeug-Träger

„Engadine" (Kapitänleutnant C. G. Robinson).

II.

Auf deutscher Seite: Die Hochseeflotte

Flottenchef: Vizeadmiral Reinhard Scheer
Chef des Stabes: Kapt. z. See Adolph von Trotha
Flaggschiff: „Friedrich der Große" (Kapt. z. See T. Fuchs)

III. Geschwader

Flaggschiff: „König"
Geschwaderchef: Konteradmiral Behncke
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Frhr. v. Gagern

5. Division (Konteradmiral Behncke),
„König" (Flaggschiff), (Kapt. z. See Brüninghaus),
„Großer Kurfürst" (Kapt. z. See E. Götte),
„Markgraf" (Kapt. z. See Seiferling),
„Kronprinz" (Kapt. z. See C. Feldt),

6. Division (Konteradmiral Nordmann),
„Kaiser" (Flaggschiff), (Kapt. z. See Frhr. von Keyserling),
„Prinzregent Luitpold" (Kapt. z. See K. Heuser),
„Kaiserin" (Kapt. z. See Sievers).

I. Geschwader

Flaggschiff: „Ostfriesland"
Geschwaderchef: Vizeadmiral Ehrhard Schmidt
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Wegener

1. Division (Vizeadmiral Schmidt),
„Ostfriesland" (Flaggschiff), (Kapt. z. See von Natzmer),
„Thüringen" (Kapt. z. See Küsel),
„Helgoland" (Kapt. z. See von Kamecke),
„Oldenburg" (Kapt. z. See Höpfner),

2. Division (Konteradmiral Engelhardt),
„Posen" (Flaggschiff), (Kapt. z. See Lange),
„Rheinland" (Kapt. z. See Rohardt),
„Nassau" (Kapt. z. See H. Klappenbach),
„Westfalen" (Kapt. z. See Redlich).

II. Geschwader

Flaggschiff: „Deutschland"
Geschwaderchef: Konteradmiral Mauve
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Kahlert

3. Division (Konteradmiral Mauve),
„Deutschland" (Flaggschiff), (Kapt. z. See H. Meurer),
„Pommern" (Kapt. z. See Bölken),
„Schlesien" (Kapt. z. See F. Behncke),

4. Division (Konteradmiral Frhr. von Dalwigk zu Lichtenfels),
„Hannover" (Flaggschiff), (Kapt. z. See W. Heine),
„Schleswig-Holstein" (Kapt. z. See Varrentrapp),
„Hessen" (Kapt. z. See R. Bartels).

Torpedoboot-Flottillen

Erster Führer: Kommodore Michelsen
Flaggschiff: „Rostock" (Kapt. z. See O. Feldmann)

I. Flottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant C. Albrecht

I. Halbflottille (Kapitänleutnant C. Albrecht), „G 39" (Führerboot), „G 40", „G 38", „S 32".

III. Flottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Hollmann
Führerboot: „S 53"

V. Halbflottille (Kapitänleutnant Gautier),
„V 71" (Führerboot), „V 79", „G 88",

VI. Halbflottille (Kapitänleutnant Karlowa),
„S 54" (Führerboot), „V 48", „G 42".

V. Flottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Heinecke
Führerboot: „G 11"

IX. Halbflottille (Kapitänleutnant Hoefer),
„V 2" (Führerboot), „V 4", „V 6", „V 1", „V 3",

X. Halbflottille (Kapitänleutnant F. Klein),
„G 8" (Führerboot), „G 7", „V 5", „G 9", „G 10"

VII. Flottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän von Koch
Führerboot: „S 24“

XIII. Halbflottille (Kapt.-Ltn. von Zitzewitz), „S 15“ (Führerboot), „S 17“, „S 20“, „S 16“, „S 18“,

XIV. Halbflottille (Kapt.-Ltn. H. Cordes), „S 19“ (Führerboot), „S 23“, „V 189“.

Aufklärungs-Streitkräfte

Befehlshaber: Vizeadmiral Hipper
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän E. Raeder

I. Aufklärungsgruppe

Vizeadmiral Hipper
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Raeder
Flaggschiff: „Lützow“ (Kapt. z. See Harder)

„Derfflinger“ (Kapt. z. See Hartog),
„Seydlitz“ (Kapt. z. See M. von Egidy),
„Moltke“ (Kapt. z. See von Karpf),
„Von der Tann“ (Kapt. z. See Zenker).

II. Aufklärungsgruppe

Konteradmiral Boedicker
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän Stapenhorst

„Frankfurt“ (Flaggschiff), (Kapt. z. See T. von Trotha),
„Pillau“ (Kapt. z. See Mommsen),
„Elbing“ (Fregattenkapitän Madlung),
„Wiesbaden“ (Kapt. z. See Reiß).

IV. Aufklärungsgruppe

Kommodore von Reuter
Admiralstabsoffizier: Korvettenkapitän H. Weber
Flaggschiff: „Stettin“ (Korvettenkapitän F. Rebensburg)

„München“ (Korvettenkapitän O. Böcker),
„Frauenlob“ (Fregattenkapitän G. Hoffmann)
„Stuttgart“ (Fregattenkapitän Hagedorn),
„Hamburg“ [1] (Korvettenkapitän von Gaudecker).

Torpedoboot-Flottillen

Zweiter Führer: Kommodore Heinrich
Flaggschiff: „Regensburg“ (Fregattenkapitän Heuberer)

II. Flottille

Flottillenchef: Fregattenkapitän Schuur
Führerboot: „B 98“

III. Halbflottille (Korvettenkapitän Boest), „G 101“ (Führerboot), „G 102“, „B 112“, „B 97“,

IV. Halbflottille (Korvettenkapitän A. Dithmar), „B 109“ (Führerboot), „B 110“, „B 111“, „G 103“, „G 104“.

VI. Flottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Max Schultz
Führerboot: „G 41“

XI. Halbflottille (Kapitänleutnant Rümann), „V 44“ (Führerboot), „G 87“, „G 86“,

XII. Halbflottille (Kapitänleutnant Lahs), „V 69“ (Führerboot), „V 45“, „V 46“, „S 50“, „G 37“.

IX. Flottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Goehle
Führerboot: „V 28“

XVII. Halbflottille (Kapitänleutnant Ehrhardt), „V 27“ (Führerboot), „V 26“, „S 36“, „S 51“, „S 52“,

XVIII. Halbflottille (Korvettenkapitän Tillessen), „V 30“ (Führerboot), „S 34“, „S 33“, „V 29“, „S 35“.

[1] Flaggschiff von Kapitän zur See Bauer, Führer der Unterseeboote; in der taktischen Einteilung zugeteilt der IV. Aufklärungsgruppe.

Anhang II.

Hauptmerkmale der Großkampfschiffe in der Skagerrak-Schlacht

Britische

Name	Geschwindigkeit in sm	Schwere Artillerie			Panzer	
		Anzahl	Kaliber in cm	Länge	Seite in mm	Deck in mm
„King George V.“	21,5	10	34,3	45	305	
„Ajax“	21,5	10	34,3	45	305	
„Centurion“	21,5	10	34,3	45	305	
„Erin“	21	10	34,3	45	305	
„Orion“	21	10	34,3	45	305	
„Monarch“	21	10	34 3	45	305	
„Conqueror“	21	10	34,3	45	305	
„Thunderer“	21	10	34,3	45	305	
„Iron Duke“	21	10	34,3	45	305	
„Royal Oak“	23	8	38,1	42	330	
„Superb“	20,75	10	30,5	45	279	
„Canada“	20,75	10	30,5	45	229	
„Benbow“	21	10	30,5	45	305	
„Bellerophon“	20,75	10	30,5	45	279	
„Temeraire“	20,75	10	30,5	45	279	
„Vanguard“	21	10	30,5	50	254	
„Colossus“	21	10	30,5	50	279	70
„Collingwood“	21	10	30,5	50	254	
„Neptune“	21	10	30,5	50	279	70
„St. Vincent“	21	10	30,5	50	254	
„Marlborough“	21	10	34,3	45	305	
„Revenge“	23	8	38,1	42	330	
„Hercules“	21	10	30.5	50	279	70
„Agincourt“	22	14	30,5	50	229	
„Lion“	28	8	34,3	45	229	
„Princeß Royal“	28	8	34,3	45	229	
„Queen Mary“	29	8	34,3	45	229	
„Tiger“	29	8	34,3	45	229	
„New Zealand“	25	8	30,5	50	178	
„Indefatigable“	25	8	30,5	50	178	
„Invincible“	25	8	30,5	50	178	
„Inflexible“	25	8	30,5	45	178	
„Indomitable“	25	8	30,5	45	178	
„Barham“	25	8	38,1	42	330	
„Valiant“	25	8	38,1	42	330	
„Warspite“	25	8	30,1	42	330	
„Malaya“	25	8	30,1	42	330	

Deutsche

Name	Geschwindigkeit in sm	Schwere Artillerie			Panzer	
		Anzahl	Kaliber in cm	Länge	Seite in mm	Deck in mm
„König"	20,5	10	30,5	45	350	75
„Großer Kurfürst"	20,5	10	30,5	45	350	75
„Kronprinz"	20,5	10	30,5	45	350	75
„Markgraf"	20,5	10	30,5	45	350	75
„Kaiser"	20	10	30,5	50	350	
„Kaiserin"	20	10	30,5	50	350	
„Prinzregent Luitpold"	20	10	30,5	50	350	
„Friedrich der Große"	20	10	30,5	50	350	
„Ostfriesland"	20,5	12	30,5	50	300	75
„Thüringen"	20,5	12	30,5	50	300	75
„Helgoland"	20,5	12	30,5	50	300	75
„Oldenburg"	20,5	12	30,5	50	300	75
„Posen"	19,5	12	28	45	300	
„Rheinland"	19,5	12	28	45	300	
„Nassau"	19,5	12	28	45	300	
„Westfalen"	19,5	12	28	45	300	
„Deutschland"	18	4	28	40	240	75
„Hessen"	18	4	28	40	240	75
„Pommern"	18	4	28	40	240	75
„Hannover"	18	4	28	40	240	75
„Schlesien"	18	4	28	40	240	75
„Schleswig-Holstein"	18	4	28	40	240	75
„Lützow"	26,5	8	30,5	50	305	75
„Derfflinger"	26,5	8	30,5	50	305	75
„Seydlitz"	26,5	10	28	50	280	75
„Moltke"	25	10	28	50	280	75
„Von der Tann"	25	8	28	45	250	75

Anhang III.

Verluste in der Schlacht am Skagerrak

Britische

	Offiziere			Mannschaften		
	Tote	Verwund.	Gefangen	Tote	Verwund.	Gefangen
„Marlborough"	—	—	—	2	—	—
„Colossus"	—	—	—	—	5	—
„Barham"	4	1	—	22	36	—
„Valiant"	—	—	—	—	1	—
„Warspite"	1	3	—	13	13	—
„Malaya"	2	—	—	61	33	—
„Lion"	6	1	—	93	43	—
„Princeß Royal"	—	1	—	22	77	—
„Queen Mary" (gesunken)	57	2	1	1209	5	1
„Tiger"	2	—	—	22	37	—
„Indefatigable" (gesunken)	57	—	—	960	—	2
„Invincible" (gesunken)	61	—	—	965	—	—
„Southampton"	—	1	—	35	40	—
„Dublin"	1	—	—	2	24	—
„Chester"	2	3	—	33	39	—
„Defence" (gesunken)	54	—	—	849	—	—
„Warrior" (gesunken)	1	2	—	70	25	—
„Black Prince" (gesunken)	37	—	—	820	—	—
„Calliope"	—	2	—	10	7	—
„Defender"	—	—	—	1	2	—
„Tipperary"	11	—	—	174	2	8
„Broke"	1	3	—	46	33	—
„Porpoise"	—	—	—	2	2	—
„Spitfire"	—	3	—	6	16	—
„Ardent" (gesunken)	4	1	—	74	1	—
„Fortune" (gesunken)	4	—	—	63	1	—
„Sparrowhawk" (gesunken)	—	—	—	6	—	—
„Shark" (gesunken)	7	—	—	79	2	—
„Acasta"	1	—	—	5	1	—
„Moorsom"	—	—	—	—	1	—
„Turbulent" (gesunken)	5	—	—	85	—	13
„Castor"	—	1	—	13	22	—
„Nessus"	2	—	—	5	7	—
„Onslaught"	3	—	—	2	2	—
„Nestor" (gesunken)	2	—	5	4	—	75
„Nomad" (gesunken)	1	—	4	7	—	68
„Petard"	2	1	—	7	5	—
„Onslow"	—	—	—	2	3	—
Summe	328	25	10	5769	485	167

Deutsche

	Offiziere			Mannschaften		
	Tote	Verwund.	Gefangen	Tote	Verwund.	Gefangen
„Ostfriesland"	—	—	—	1	10	—
„Oldenburg"	4	3	—	4	11	—
„Rheinland"	—	1	—	10	19	—
„Nassau"	2	2	—	10	13	—
„Westfalen"	—	1	—	2	7	—
„Pommern" (gesunken)	71	—	—	769	—	—
„Schlesien"	—	1	—	1	—	—
„Schleswig-Holstein"	—	—	—	3	8	—
„König"	1	1	—	44	26	—
„Großer Kurfürst"	3	1	—	12	10	—
„Markgraf"	—	1	—	11	12	—
„Kaiser"	—	—	—	—	1	—
„Seydlitz"	5	4	—	93	46	—
„Moltke"	—	—	—	17	22	—
„Derfflinger"	1	2	—	153	24	—
„Von der Tann"	1	3	—	11	32	—
„Lützow" (gesunken)	5	5	—	106	49	—
„Pillau"	—	—	—	4	23	—
„Frankfurt"	1	1	—	2	20	—
„Wiesbaden" (gesunken)	27	—	—	543	—	—
„Elbing" (gesunken)	—	1	—	4	9	—
„Rostock" (gesunken)	1	1	—	13	6	—
„Stettin"	—	1	—	9	26	—
„München"	1	4	—	7	15	—
„Hamburg"	1	4	—	13	21	—
„Frauenlob" (gesunken)	17	—	—	325	—	—
„S 32"	—	—	—	3	1	—
„G 40"	—	—	—	1	1	—
„B 98"	—	1	—	2	10	—
„V 48" (gesunken)	6	—	—	84	—	—
„V 4" (gesunken)	1	—	—	17	4	—
VI. Flottille	—	3	—	3	13	—
IX. Flottille	12	-	—	108	5	—
Summe	160	40	—	2385	454	—